

Wo ist die Altstadt?

Zelfbeeld en imago van Rotterdam 1940-2010

Joris Bruins

Master Thesis History of Society

Erasmus Universiteit Rotterdam

Wo ist die Altstadt?

Zelfbeeld en imago van Rotterdam 1940-2010

Master Thesis History of Society

Erasmus Universiteit Rotterdam

Joris Bruins

Studienummer: 299906

Joris.bruins@gmail.com

06 5434 6501

Begeleider: Prof. Dr. P.T. van de Laar

Tweede lezer: Prof. Dr. M.E. Halbertsma

Augustus 2011

1 Inhoud

| | | |
|----|--|----|
| 1 | Inhoud..... | 3 |
| 2 | Afbeeldingen..... | 4 |
| 3 | Voorwoord..... | 5 |
| 4 | Inleiding..... | 8 |
| 5 | Stadsgeschiedenis en het beeld van de stad | 18 |
| 6 | Stad van contrasten | 27 |
| 7 | Werkstad van de toekomst..... | 44 |
| 8 | Stad in twijfel..... | 69 |
| 9 | Moderne cultuurstad..... | 79 |
| 10 | Slotwoord | 88 |
| 11 | Bronnen..... | 90 |

2 Afbeeldingen

| | |
|---|----|
| Afbeelding 1: Algemeen Dagblad, 8 augustus 2006: 'Wo ist die Altstadt?' | 6 |
| Afbeelding 2: Toeristische affiches Holland, afkomstig uit de collectie van het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen (NBTC) | 7 |
| Afbeelding 3: Aantal informatieaanvragen bij de VVV per jaar | 15 |
| Afbeelding 4: <i>Rotterdamsch Nieuwsblad</i> : 'Rotterdam als touristenstad' | 25 |
| Afbeelding 5: Foto's van de haven | 34 |
| Afbeelding 6: Foto van de Van Nelle-fabriek uit <i>Gids voor Rotterdam</i> | 35 |
| Afbeelding 7: Foto van de Coolsingel uit de <i>A.B.C.-gids</i> | 37 |
| Afbeelding 8: Foto's van de oude grachten van Rotterdam | 40 |
| Afbeelding 9: Foto's van de wederopbouw | 50 |
| Afbeelding 10: Foto uit <i>Gids voor Rotterdam</i> van de Lijnbaan | 52 |
| Afbeelding 11: Folders <i>Rondrit Wederopbouw Rotterdam</i> (1951, 1952, 1954) | 54 |
| Afbeelding 12: Foto's van de haven | 56 |
| Afbeelding 13: Affiche Rotterdam (1974) | 66 |
| Afbeelding 14: Affiche Rotterdam (ca 1970-1980) | 67 |
| Afbeelding 15: Affiche Rotterdam (1980) | 68 |

3 Voorwoord

Deze scriptie gaat over de recente geschiedenis van Rotterdam, een stad waarmee ik me altijd sterk verbonden heb gevoeld. Opgegroeid in het naburige Schiedam, waar de inwoners zich ook een beetje Rotterdammer voelen, kan ik me nog goed herinneren dat ik voor het eerst met vrienden een dag naar Rotterdam ging, met de tram en met de metro. Ik waande me in een echte grote stad, een spannende wereld, waar altijd en overal wat lijkt te gebeuren. Ik ben dan ook blij dat ik tegenwoordig woon en studeer in deze nog altijd fascinerende stad. Rotterdam roept altijd zeer uiteenlopende meningen bij mensen op. Rotterdammers zelf zijn doorgaans erg trots op hun stad. Ook wordt Rotterdam door veel niet-Rotterdamers bewonderd om de moderne architectuur. Voor anderen mist Rotterdam echter de historie en geborgenheid, die andere Hollandse steden wel hebben. Ondanks deze verschillende meningen is er ook veel overeenstemming over Rotterdam. Weinig mensen zullen bijvoorbeeld ontkennen dat het een moderne stad is. Deze beleving van steden intrigeert me. Onbewust plakken we allerlei verwachtingen, angsten, betekenissen, symbolen op steden. Ze zijn daarmee veel meer dan een hoop stenen. Door middel van deze scriptie probeer ik enig inzicht te krijgen in dit proces. In die zin kan dit onderzoek worden opgevat als een onderzoek naar mijn eigen fascinatie voor steden in het algemeen en Rotterdam in het bijzonder.

Voordat ik met dit onderzoek begon was ik bekend met de verhalen van veel afstudeerders die mij voor zijn gegaan en de grootste moeite hadden met het schrijven van hun scriptie. Naïef dacht ik: dat zal mij niet overkomen. Ik had het bij het verkeerde eind: het was een hele opgave. Toch ben ik blij dat ik heb doorgezet en het heb afgerond. Naast dat ik er veel van heb geleerd geeft het een hoop voldoening om iets, wat veel moeite heeft gekost, te voltooien. Gelukkig had ik voldoende steun om op moeilijke momenten de moed erin te houden. Allereerst mocht ik me gelukkig prijzen met een begeleider, Prof. Dr. Paul van de Laar, die over een grote hoeveelheid geduld en enthousiasme blijkt te beschikken. Mijn dank gaat daarom in de eerste plaats naar hem uit. Ook mijn ouders, Joke en Gerrit, ben ik veel dank verschuldigd; vooral voor hun financiële en mentale steun bij aardig wat jaren studie, maar in dit specifieke geval voor de momenten waarop ze me over een drempel hielpen en deze scriptie een aantal keer kritisch doornamen. Tot slot dank ik Marieke voor haar liefdevolle steun en geduld.

Joris Bruins,

Rotterdam, 11 augustus 2011



Duitsers in Rotterdam: Wo ist die Altstadt?

ROTTERDAM - Pijnlijk. De kogelgaten in de muur van het stadhuis herinneren nog aan het bombardement op Rotterdam.

Intussen vragen jonge Duitse toeristen, honderd meter verderop, 'wo die Altstadt ist?'

Wat gold als geijkte grap onder ras-Rotterdamers is in 2006 werkelijkheid. Steeds vaker vragen jonge Duitse toeristen waar zij de oude Rotterdamse binnenstad kunnen vinden. In onwetendheid over het Duitse bombardement dat in mei 1940 het hart van de stad compleet verwoestte.

Toeristen uit alle windstreken stellen gemiddeld tweehonderd vragen per dag aan medewerkers van de Rotterdamse VVV-vestiging. Zo'n twintig procent hiervan behelst de vooral door Duitsers vaak gestelde vraag waar de oude stad is te bezichtigen. „Het zijn vooral mensen die niet goed voorbereid zijn op hun reis. Zij weten niet dat Rotterdam na het bombardement is uitgegroeid tot een moderne stad,” vertelt een woordvoester van het toeristenbureau.

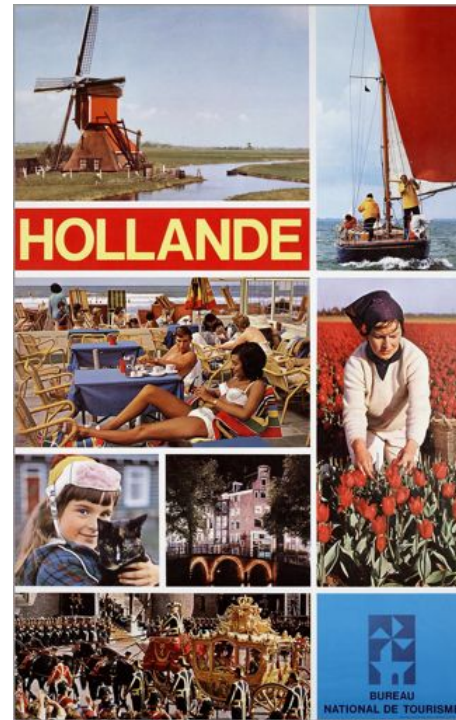
Ook het toeristisch informatiepunt Use-it in het centrum van Rotterdam, krijgt de vraag naar 'het oude Rotterdam' regelmatig te horen. „Van jonge en oudere Duitsers,” is de ervaring van woordvoester Maartje Heerkens.

„Jongeren reizen veel per trein met een interrailkaart en stappen dan onvoorbereid uit bij Rotterdam. ”

Afbeelding 1: Algemeen Dagblad, 8 augustus 2006: 'Wo ist die Altstadt?'



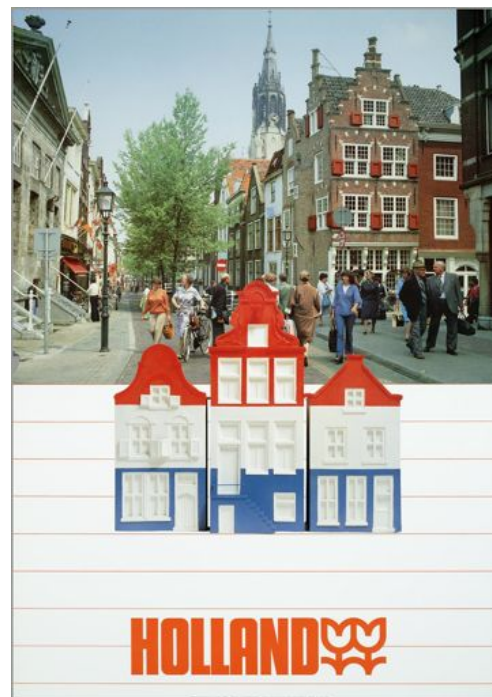
Algemene Nederlandse Vereniging voor Vreemdelingenverkeer (ANVV) (1961)



ANVV (1966)



Nederlands Bureau voor Toerisme (NBT) (1972)



NBT (1982)

Afbeelding 2: Toeristische affiches Holland, afkomstig uit de collectie van het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen (NBTC)

4 Inleiding

4.1 Wo ist die Altstadt?

In het *Algemeen Dagblad* van 8 augustus 2006 stond een opmerkelijk bericht.¹ Volgens dit bericht worden medewerkers van de Rotterdamse VVV steeds vaker geconfronteerd met de vraag waar het oude centrum van Rotterdam is. Deze toeristen moeten teleurgesteld worden: Rotterdam heeft geen oude binnenstad meer. Opvallend vaak zijn het Duitse toeristen die dit vragen. En dat is 'pijnlijk', aangezien uitgerekend de Duitse Luftwaffe zeventig jaar geleden het oude centrum van Rotterdam verwoestte. Daarom zouden juist Duitse toeristen moeten weten wat er is gebeurd, zo lijkt de implicatie van het artikel te zijn.

Maar is deze vraag wel zo pijnlijk als het artikel suggereert? Allereerst kunnen we ons afvragen of jonge Duitsers alle oorlogsmisdaden van nazi-Duitsland zouden moeten kennen. Nederlanders weten doorgaans ook niet wat er allemaal tijdens de politionele acties in Nederlands-Indië is gebeurd. Bovendien zijn, volgens een woordvoerster van de VVV, degenen die deze vraag stellen 'vooral mensen die niet goed voorbereid zijn op hun reis. Zij weten niet dat Rotterdam na het bombardement is uitgegroeid tot een moderne stad.' In dat licht is het niet zo vreemd dat mensen naar de oude binnenstad vragen. Nederland staat in het buitenland namelijk vooral bekend om zijn molens, tulpen, klompen en oude koopmanssteden, met pittoreske grachten en gevelpandjes. Veel toeristen komen naar Nederland om dit beeld, dat beroemd is geworden door de schilderijen van de Hollandse meesters, met eigen ogen te zien. En Nederland verkoopt zichzelf graag met behulp van dit beeld. Dat blijkt wel uit de affiches in Afbeelding 2. Rotterdam voldoet niet aan dit beeld, met zijn moderne zakelijke uitstraling. Kijkend naar de binnenstad is het waarschijnlijk de minst Nederlandse stad van Nederland.

Rotterdam is dan misschien nog niet zo bekend als de schilderachtige Hollandse steden, toch is Rotterdam wereldwijd wel een bekende naam. En wie Rotterdam een beetje kent, zal niet snel naar de oude binnenstad vragen. Hij weet dat Rotterdam geen typisch

¹ 'Duitsers in Rotterdam: Wo ist die Altstadt?' in *Algemeen Dagblad*, 8 augustus 2006.

² Rolf Lindner, 'The Gestalt of the Urban Imaginary', in *European Studies* 23 (Amsterdam – New York, 2006), 35.

³ Philip J. Ethington, Vanessa R. Schwartz, 'Introduction: an atlas of the urban icons project', in *Urban History* 33, 1 (2006), 9.

⁴ W.T.M. Frijhoff, 'De sprekende stad: stedelijke identiteit en ruimtelijke ordening', in *Sporen en Spiegels. Beschouwingen over geschiedenis en identiteit* (1995), 91.

Hollandse stad is. En daarvoor hoeft hij er niet eens te zijn geweest. De stad wordt in advertenties, tv-programma's, reisgidsen en op internet gepresenteerd als een hypermoderne stad van hoogbouw en experimentele architectuur. Voor veel mensen zijn de Erasmusbrug, de Euromast en de kubuswoningen bekende gebouwen, ook al hebben ze deze nog nooit met eigen ogen gezien.

4.2 Imago

Van veel steden waar we nog nooit geweest zijn, hebben we een bepaald beeld. Bij New York denken we bijvoorbeeld aan beroemde gebouwen als het Chrysler Building en het Empire State Building. Of we denken aan het Vrijheidsbeeld, de Brooklyn Bridge en Times Square. Bij Parijs denken we aan de Eiffeltoren, de Notre Dame en de Champs Elysees met de Arc de Triomphe. Dit blijft niet beperkt tot visuele stereotypen. Ook hebben veel steden een bepaalde karakterisering in woorden: New York is de 'city that never sleeps' en Parijs de 'stad van de liefde'. Van de meeste steden in de wereld bestaat een verzameling van dergelijke beelden en typeringen die steeds gereproduceerd worden, bijvoorbeeld in films, tv-series, commercials, reisprogramma's, boeken, kranten en reisgidsen. Deze verzameling van, voor veel mensen, herkenbare beelden en typeringen worden hierna het 'imago' van de stad genoemd.

Een belangrijk kenmerk van een dergelijk imago is dat het een sociale constructie is. Iedereen ervaart een stad op zijn eigen manier, maar deze ervaring is (onbewust) sterk gekleurd door allerlei sociale codes, symbolen en betekenissen. Als we een stad bezoeken, wordt onze ervaring voor een groot deel gevormd en gekleurd door wat we er van tevoren over hebben gehoord en gezien. We hebben als het ware 'geleerd' om op een bepaalde manier naar de stad te kijken. De Duitse socioloog Rolf Lindner verwoordt het als volgt:

'...the city is a culturally coded space, soaked in history, which becomes a place of imagination, a symbolic space filled with meaning'²

Een imago is daarnaast altijd een stereotype. Het is een vereenvoudigde weergave van de complexe stad, met haar verschillende verschijningsvormen. Een stad bestaat uit duizenden gebouwen, straten, pleinen, standbeelden, bruggen en monumenten. Daarvan hebben enkele meer representatieve waarde dan andere. Sommige aspecten worden

² Rolf Lindner, 'The Gestalt of the Urban Imaginary', in *European Studies* 23 (Amsterdam – New York, 2006), 35.

daarom vergroot en gereproduceerd, de meeste worden juist genegeerd. De stad wordt op die manier gepresenteerd als een overzichtelijk geheel. Een dergelijk vereenvoudigd beeld helpt ons om gemakkelijk te kunnen communiceren over een stad.³ Zo kan een silhouet van de Eiffeltoren gebruikt worden om de hele stad Parijs te symboliseren. Toch kan een imago niet los van de werkelijkheid bestaan. Er kunnen bijvoorbeeld geen fictieve plekken of gebouwen deel van uitmaken. Willem Frijhoff verwoordt het als volgt:

*'Stedelijke identiteit werkt [...] wel met werkelijkheid, maar beperkt zich daar niet toe. De stad volstaat er niet mee werkelijkheid te reproduceren, maar werkt haar om tot een zinvol beeld.'*⁴

Het imago van de stad is dus een bewerking van de werkelijkheid. De gebouwen en locaties die deel uitmaken van het imago zijn niet willekeurig gekozen. Ze hebben een symbolische functie, die iets zegt over de identiteit van de stad. Zo staan de wolkenkrabbers van New York symbool voor de onbegrensde mogelijkheden die de stad biedt en de Eiffeltoren voor de technologische vooruitgang van Parijs. Voor bijvoorbeeld toeristen zijn deze symbolen erg belangrijk. Volgens de Amerikaanse geograaf Dean MacCannell zijn toeristen namelijk op zoek naar authenticiteit. In zijn boek *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class* uit 1976 betoogt hij dat de moderne mens het gevoel heeft los te zijn geraakt van zijn wortels en van de 'echte wereld'.⁵ In zijn vrije tijd zoekt hij daarom naar 'echte plekken en ervaringen'. Om deze plekken te kunnen vinden moet het duidelijk zijn wat de identiteit van een stad is en van de mensen die er wonen. Op deze symbolische plekken is de identiteit van de stad als het ware samengebald. Je bent pas echt in New York geweest als je op Times Square bent geweest, je bent pas echt in Parijs geweest als je de Eiffeltoren hebt beklommen.

Een imago is het resultaat van een vaak eeuwenlang proces. Bepaalde elementen van een stad worden zo vaak gereproduceerd dat ze clichés worden. Een imago is daarom door de jaren heen aan verandering onderhevig. Het past zich steeds weer aan nieuwe

³ Philip J. Ethington, Vanessa R. Schwartz, 'Introduction: an atlas of the urban icons project', in *Urban History* 33, 1 (2006), 9.

⁴ W.T.M. Frijhoff, 'De sprekende stad: stedelijke identiteit en ruimtelijke ordening', in *Sporen en Spiegels. Beschouwingen over geschiedenis en identiteit* (1995), 91.

⁵ Dean MacCannell, *The Tourist: a new theory of the leisure class* (Los Angeles - Berkeley - London), 91-92.

omstandigheden aan. Bepaalde elementen vallen af, nieuwe elementen komen erbij. Dit proces verloopt meestal heel geleidelijk. Als gevolg daarvan is, van de meeste (Europese) steden, het imago een mix van oud en nieuw. Dat geldt echter in veel mindere mate voor Rotterdam.

4.3 Modern Rotterdam

Anders dan in de meeste Europese steden, speelt het verleden van Rotterdam nauwelijks een rol van betekenis voor het imago van de stad. Geen enkele andere Europese stad heeft zo'n modern imago als Rotterdam. Veel mensen beseffen daarom niet dat Rotterdam bijna net zo oud is als Amsterdam en een geschiedenis heeft, die zich in de breedte en diepte kan meten met de meeste Hollandse steden.

Een van de voornaamste redenen voor deze eendimensionale nadruk op het moderne is dat de binnenstad in 1940 is gebombardeerd en Rotterdam daardoor veel zichtbare historie heeft verloren. Maar dat lijkt niet de enige verklaring te zijn, want de schaarse overgebleven sporen van het Rotterdamse verleden worden niet bepaald in de schijnwerpers gezet. De enige écht oude gebouwen in de binnenstad, het Schielandshuis en de Laurenskerk, krijgen relatief weinig aandacht.

Rotterdam is na het bombardement bekend geworden als stad van het moderne en lijkt in die zin wel wat op Amerikaanse steden. Ook in Amerikaanse steden ligt de nadruk op het moderne en wordt er weinig aandacht besteed aan de geschiedenis. Volgens de Britse historisch geograaf David Gilbert hadden Amerikaanse steden, anders dan Europese, de mogelijkheid om zichzelf opnieuw uit te vinden:

*'No European city has had the opportunity to reinvent itself as a tourist spectacle of modernity in the ways which were available to New York, Chicago and other 'New World' cities.'*⁶

Gilbert ziet Rotterdam hierbij over het hoofd. Rotterdam kreeg namelijk met het bombardement wél de mogelijkheid om zich opnieuw uit te vinden. En dat maakt Rotterdam uniek in Europa.

⁶ David Gilbert, "London in all its glory—or how to enjoy London': guidebook representations of imperial London' in *Journal of Historical Geography*, 25, 3 (1999), 281.

4.4 Zelfbeeld

De eenzijdige nadruk op de moderne aspecten van de stad is zeker niet tegen wil en dank: Rotterdam wil graag een moderne stad zijn. De toeristische promotie van Rotterdam legt sterk de nadruk op moderne plekken en gebouwen in Rotterdam en de meeste Rotterdammers zijn trots op de hedendaagse uitstraling van hun stad.

Dit is niet altijd zo geweest. Na een initiële periode van groot enthousiasme voor de modernistische weg die Rotterdam was ingeslagen, kwam de stad eind jaren zestig in een identiteitscrisis terecht. Rotterdammers waren er niet meer zo zeker van dat het modernisme zo'n goed leidend principe voor stedenbouwkundige vraagstukken was en vonden hun binnenstad kil en ongezellig. Deze twijfel duurde ongeveer twee decennia en een nieuwe omslag in het denken in de jaren tachtig leidde tot de huidige hernieuwde waardering onder Rotterdammers voor hun moderne stad.

We hebben het hier dus expliciet over het zelfbeeld, de manier waarop stedelingen tegen hun eigen stad aankijken. Elke vorm van identiteit, individueel, nationaal of in dit geval stedelijk, heeft altijd 'een binnen- en een buitenkant: zelfbeeld en imago'.⁷ De manier waarop iemand zichzelf ziet, is altijd verbonden met de manier waarop diegene door anderen wordt gezien, en andersom. Maar hoewel deze twee kanten invloed op elkaar hebben, zijn ze niet per definitie gelijk aan elkaar. Daarom is het interessant om deze twee kanten van de identiteit van Rotterdam naast elkaar te leggen. Dat is dus ook waar deze scriptie over gaat.

4.5 Vraagstelling

De manier waarop Rotterdammers hun eigen stad ervaren, het 'zelfbeeld', is nogal aan verandering onderhevig geweest. Dit roept de vraag op hoe buitenstaanders in de loop van de tijd tegen Rotterdam hebben aangekeken. De hoofdvragen van deze master thesis zijn daarom:

- 1) Hoe ontwikkelden het zelfbeeld en het imago van Rotterdam zich in de periode 1940-2010?
- 2) Komen we op basis van het onderzoek naar het imago dezelfde kantelpunten tegen als bij het zelfbeeld?

Deze kantelpunten zijn:

⁷ Dirk Vlasblom, 'Niets dan Tweedracht', in *NRC Handelsblad*, 6-11-2010.

- 1) het bombardement (1940)
- 2) het begin van de identiteitscrisis (±1970)
- 3) het herwinnen van zelfvertrouwen (±1987)

Aan de hand van deze kantelpunten kunnen we vier verschillende perioden onderscheiden. Voor elk van deze perioden zal ik het zelfbeeld vergelijken met het imago.

4.6 Bronnen

Het onderscheid tussen zelfbeeld en imago heeft gevolgen voor de te bestuderen bronnen. Voor het onderzoek naar het zelfbeeld kon ik volstaan met secundaire literatuur. Ik had daarbij veel aan het boek *Stad van Formaat* van Paul van de Laar en het proefschrift van Patricia van Ulzen, *Dromen van een Metropool*. Van de Laar heeft een algemene geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw geschreven en heeft het veranderende beeld van de stad als rode draad gebruikt.⁸ Van Ulzen heeft onderzocht hoe vooral het huidige zelfbeeld van Rotterdam vanaf de jaren tachtig is ontstaan.⁹

Historische onderzoeken naar het imago van Rotterdam bestaan nog niet. Daarom moest ik voor dit onderdeel zelf onderzoek doen. Helaas is het niet mogelijk om naar het verleden te gaan en aan mensen te vragen hoe ze tegen Rotterdam aankijken. Daarom was ik aangewezen op bronnen, die indirect iets kunnen vertellen over het imago. Reisgidsen en andere toeristische publicaties kunnen dat. Schrijvers van reisgidsen kunnen namelijk niet zomaar van alles verzinnen. Een samensteller van een reisgids zal zich eerst verdiepen in het imago van de plek waar hij een gids over maakt. Positieve elementen zal hij vervolgens benadrukken, negatieve elementen zal hij nuanceren. Reisgidsen zijn dus niet een directe afspiegeling van het imago, maar ze geven er wel een indruk van.

Voor het onderzoek naar het imago beperk ik me daarom tot toeristische bronnen, voornamelijk reisgidsen, maar soms ook folders, affiches en beschrijvingen van stadswandelingen. Dit soort bronnen is tot dusverre nog niet gebruikt in studies naar

⁸ P. van de Laar, *Stad van formaat, Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2007).

⁹ P. van Ulzen, *Dromen van een Metropool. De creatieve Klasse van Rotterdam, 1970-2000* (Rotterdam 2007).

Rotterdam. Toch zijn het interessante bronnen, omdat in het toerisme het imago van de stad een zeer belangrijke rol speelt. Volgens Gilbert heeft het toerisme zelfs grotendeels bepaald hoe we tegenwoordig naar steden kijken:

“Tourism has played a significant but often unacknowledged role in the construction of the modern city to be seen and experienced.”¹⁰

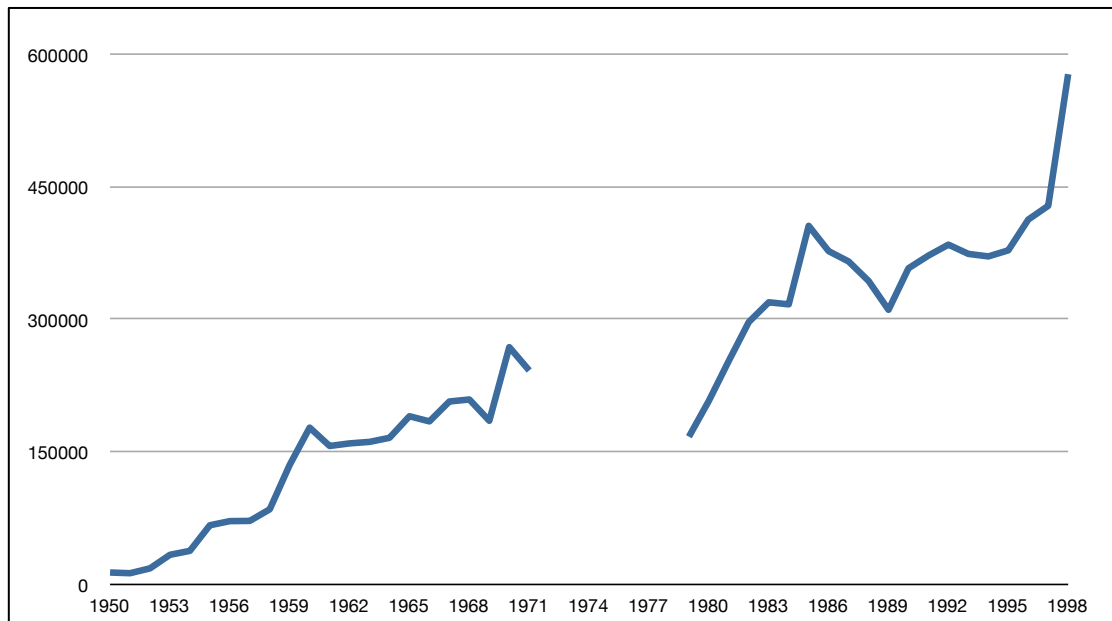
Sinds de Britse uitgever John Murray III in 1836 de eerste reisgids uitgaf, en de Duitse firma Baedeker het genre internationale bekendheid gaf, zijn reisgidsen niet meer weg te denken uit de bagage van de gemiddelde toerist. Ze hebben daarom een grote invloed op de manier waarop wij de wereld aanschouwen.

Mocht het inderdaad zo zijn dat er een sterke relatie is tussen het zelfbeeld en het imago, dan zou het logisch zijn dat het zelfbeeld ook invloed heeft op het toerisme. Afgaande op de grafiek in Afbeelding 3 lijkt er inderdaad een relatie te zijn tussen het zelfbeeld en het aantal toeristen dat naar Rotterdam komt. De grafiek toont het aantal toeristische informatieaanvragen bij de VVV per jaar. Van 1950 tot eind jaren zestig zien we een gestage groei. Van een groot deel van de jaren zeventig ontbreken de gegevens, maar in 1979 lag het aantal informatieverzoeken duidelijk lager dan in 1971.¹¹ Ervan uitgaande dat het aantal informatieaanvragen representatief is voor het aantal toeristische bezoeken aan Rotterdam, lijken de jaren zeventig een dip te vertonen in het toeristisch bezoek aan Rotterdam. Dit wordt bevestigd door het *Promotieplan van de VVV* uit 1977, waarin van een 'een dalende tendens in het bezoek' wordt gesproken.¹² In de eerste helft van de jaren tachtig zien we de lijn weer stijgen met een nieuwe dip in de tweede helft van de jaren tachtig. Daarna stijgt de lijn weer verder. Grofweg komt dit patroon overeen met dat van het zelfbeeld: dat was tot ongeveer 1970 positief, daarna tot halverwege de jaren tachtig overwegend negatief en de laatste twee decennia zit het zelfbeeld weer in de lift. We kunnen dus verwachten dat het imago mee-verandert met het zelfbeeld.

¹⁰ David Gilbert, 'London in all its glory', 279.

¹¹ Van de jaren 1971-1979 waren geen jaarverslagen van de VVV vindbaar.

¹² *Promotieplan VVV 1977*, 4.



Afbeelding 3: Aantal informatieaanvragen bij de VVV per jaar

Voor het deel van het onderzoek dat zich toespitst op het imago, heb ik zoveel mogelijk toeristisch promotiemateriaal bij elkaar gezocht. Daaronder versta ik drukwerk, dat als doel heeft om toeristen over te halen een bepaalde plek te bezoeken en/of de toerist te adviseren hoe hij zijn tijd daar het beste kan besteden. Te denken valt aan reisgidsen, beschrijvingen van stadswandelingen, affiches en folders. Vooral reisgidsen bevatten vaak heel praktische informatie, maar ook een typering van de plek, waarom de plek een bezoek waard is, een korte geschiedenis en een lijst met aanbevolen attracties. Meestal zijn deze bronnen rijkelijk geïllustreerd.

Ik heb voor dit onderzoek alleen bronnen bestudeerd die zich primair op Rotterdam richten. Gidsen over een groter gebied, bijvoorbeeld heel Nederland, heb ik buiten beschouwing gelaten. Ook thematische gidsen heb ik niet bestudeerd. Deze gidsen hebben namelijk al een uitgesproken invalshoek. ‘Normale’ reisgidsen daarentegen pretenderen een soort van objectiviteit te bezitten.

Rotterdam staat niet bekend als een stad die door veel toeristen bezocht wordt. Dat zou de indruk kunnen wekken dat er geen toeristische bronnen over Rotterdam te vinden zijn. Niets is minder waar. Hoewel de bronnen niet gelijkmatig verdeeld zijn over de jaren, kon ik genoeg vinden om me een goed beeld van het imago te vormen in elke periode. Het grootste deel van de bronnen bestaat uit reisgidsen, waarschijnlijk omdat die het best gearchiveerd zijn. Van de meeste reisgidsen die er over Rotterdam zijn verschenen beschikt het gemeentearchief van Rotterdam over een exemplaar. Daarnaast

heb ik een aantal beschrijvingen van stadswandelingen, folders over toeristische rondritten en toeristische affiches gevonden en gebruikt.

Grofweg zijn er drie categorieën te onderscheiden in de herkomst van het toeristisch materiaal. De VVV is een van de belangrijkste uitgevers van toeristische publicaties. Daarnaast is er sinds 1946 binnen de gemeente Rotterdam een afdeling die zich bezighoudt met stadspromotie: het Bureau Voorlichting en Publiciteit. Hoewel voorlichting aan ingezetenen over gemeentebestuur de kerntaak is van dit bureau, behoort toeristische promotie ook tot het takenpakket. Daarom heeft ook deze gemeentelijke afdeling een aantal toeristische brochures uitgebracht. Tenslotte hebben verschillende commerciële uitgevers in de loop der tijd Rotterdam interessant genoeg gevonden om er reisgidsen over uit te geven.

4.7 Wetenschappelijk belang

Door me in dit onderzoek te richten op het imago van Rotterdam, sluit ik aan bij de recente trend in de stadsgeschiedenis om de beleving van steden centraal te stellen. In het volgende hoofdstuk zal ik hier nader op ingaan.

Zoals ook Patricia van Ulzen betoogt, zijn deze beelden niet slechts een product van de fysieke stad.¹³ Ze hebben invloed op de ontwikkeling van een stad. Daarom is het van belang om onderzoek te doen naar de perceptie van de identiteit van plaatsen.

Rotterdam is bovendien nog niet eerder aan een dergelijk onderzoek onderworpen. Imago en zelfbeeld van Rotterdam zijn voorheen niet met elkaar vergeleken en daarnaast zijn toeristische publicaties over de Maasstad nog niet eerder als bron gebruikt.

4.8 Methode

Elke bron heb ik op een systematische manier onderzocht en daarbij steeds de vragen gesteld:

- Wat zijn de attracties? En waarom zijn ze interessant voor toeristen?
- Welke typeringen zijn er voor de stad gebruikt?
- Welke foto's/beelden zijn er gebruikt?

Vervolgens heb ik bepaald of de bronnen in de van tevoren bepaalde periode een consistent beeld laten zien: het imago. Daarna heb ik dit vergeleken met het zelfbeeld.

¹³ Van Ulzen, *Dromen van een metropool*, 33.

4.9 Opzet scriptie

Na deze inleiding volgt een historiografisch hoofdstuk. Hierin behandel ik de ontwikkeling van de discipline stadsgeschiedenis en de verschillende stromingen die hieruit zijn voortgekomen. Ik geef aan waar mijn master thesis binnen deze ontwikkeling past. Hierin ligt de nadruk vooral op de discipline stadsgeschiedenis en het belang van onderzoek naar de visuele representatie van steden.

De daaropvolgende hoofdstukken hebben een chronologische opbouw van 1930 tot nu. Hierin zijn vier perioden te onderscheiden. Elke periode beslaat een hoofdstuk. De grenzen van de perioden vormen dus ook de grenzen van de hoofdstukken. Hoofdstuk 6 behandelt de periode voorafgaand aan het bombardement. Ik heb ervoor gekozen om dat slechts voor de jaren dertig te doen, omdat ik graag een stand van zaken wilde schetsen aan de vooravond van het bombardement. Om niet afhankelijk te zijn van een of twee bronnen, moest ik een wat ruimere periode nemen. Tien jaar bleek ruim voldoende te zijn.

Hoofdstuk 7 gaat over de periode van het bombardement (1940) tot omstreeks 1970. Hoofdstuk 8 behandelt de periode van 1970 tot ongeveer 1987 en hoofdstuk 9 behandelt de laatste periode, van ongeveer 1987 tot nu. Elk hoofdstuk begint met een historische context, waarin vooral het zelfbeeld aan bod komt. Vervolgens behandel ik het imago van de stad aan de hand van de toeristische bronnen. Elk hoofdstuk sluit af met een conclusie, waarin ik het zelfbeeld met het imago vergelijk. Ik besluit met een slotbeschouwing met daarin een korte samenvatting en een speculatie over waar zowel zelfbeeld als imago naartoe zouden kunnen gaan.

5 Stadsgeschiedenis en het beeld van de stad

5.1 De stad

Dit onderzoek gaat over de stad Rotterdam en past daarmee binnen de huidige trend dat steden steeds vaker onderwerp zijn van wetenschappelijk onderzoek, niet alleen in de geschiedschrijving maar ook binnen wetenschappen als sociologie, geografie, antropologie en economie. Dat is niet zo verwonderlijk, aangezien de wereld in rap tempo verstedelijkt. Volgens de Verenigde Naties woont sinds enkele jaren meer dan de helft van de wereldbevolking in steden.¹⁴ In 1930 was dat nog maar zo'n dertig procent en de VN verwachten dat dit in 2050 rond de zeventig procent zal liggen.¹⁵ Vooral in de Derde Wereld groeien de steden de laatste decennia snel. Westerse steden kenden hun grootste groei in de negentiende en begin twintigste eeuw, maar ook in het Westen groeit het percentage stedelingen nog steeds.

Niet alleen als woonplek nemen steden wereldwijd een meer en meer belangrijke plaats in, ook worden steden gezien als 'context van en (volgens veel historici) de motor achter economische, politieke, culturele en sociale veranderingen'.¹⁶ Steden hebben dus een belangrijke functie binnen moderne samenlevingen. Volgens de Britse stadshistoricus Roey Sweet zijn 'urban settlements [...] the centres of political change and conflict; they were the point from which civilisation emerged; they were the locus of modernity'.¹⁷ En inderdaad ontstaan revoluties bijna altijd in steden, zijn steden de plek waar de meeste nieuwe kunst wordt gemaakt en zijn economische en technologische innovaties vaak als eerste te zien in urbane regio's.

Niet voor niets schreef de Amerikaanse historicus Charles Tilly in een invloedrijk artikel in het tijdschrift *Journal of Urban History* uit 1996 aan stadshistorici een zeer belangrijke rol toe.¹⁸ Volgens hem beschikken stadshistorici over de beste middelen 'to be our most important interpreters of the ways that global social processes articulate with small-

¹⁴ *State of the World's Cities 2010/2011. Bridging the Urban Divide*, 11.

¹⁵ <http://esa.un.org/unup/> (23-6-2011).

¹⁶ Peter Stabel, 'Waar is stadsgeschiedenis goed voor?', in *Stadsgeschiedenis* 5 (2010) 1, 94.

¹⁷ Roey Sweet, 'Urban history', http://www.history.ac.uk/makinghistory/resources/articles/urban_history.html (22-6-2011).

¹⁸ Charles Tilly, 'What good is urban history?', in *Journal of Urban History* (1996) 22, 702-719.

scale social life'.¹⁹ In de stad zijn internationale processen het eerst en het hevigst voelbaar voor het individu. Desondanks is de geschiedschrijving van de stad nog niet zo lang een volwaardige discipline. Pas sinds de jaren zestig van de twintigste eeuw hebben stadshistorici hun eigen tijdschriften, leerstoelen, universitaire afdelingen, congressen en overkoepelende methoden en theorieën.

Voor die tijd waren steden wel degelijk onderwerp van historisch onderzoek, maar er was geen sprake van een gespecialiseerde infrastructuur voor stadshistorici. Historici die zich bezig hielden met een stad keken meestal niet buiten de stadspoort. De stedelijke geschiedschrijving van voor de jaren zestig valt in te delen in twee categorieën. De eerste categorie bestond uit onderzoeken, waarin steden weinig meer zijn dan het decor van een bepaald fenomeen. Te denken valt aan 'armenzorg in Amsterdam'. Dit is een voorbeeld van een niet-stedelijk onderwerp, waarin de stad Amsterdam niet meer is dan een bruikbaar kader. De tweede categorie bestaat al sinds de Oudheid en wordt vaak aangeduid met de term 'stadsbiografie'. De stad werd beschouwd als een soort microkosmos, die min of meer geïsoleerd was van de rest van de wereld en de geschiedenis van de stad werd hierin opgevat als een levensverhaal, dat van ontstaan tot heden werd beschreven. Politiek, economie, godsdienst en cultuur werden in aparte hoofdstukken beschreven, zonder dat die met elkaar waren verbonden.²⁰ Deze vorm van geschiedschrijving was vaak een uiting van de zogenaamde 'civic pride'. De stedelijke elite gebruikte deze geschiedschrijving om de grootsheid van de stad te laten zien. De plaatselijke helden, zoals geestelijken, politici en handelaren, speelden daarom een belangrijke rol in deze verhalen.

Dat er zo weinig uitwisseling was tussen historici die zich met een stad bezig hielden, was dan ook niet zo vreemd. Iedere stadshistoricus had zijn eigen gedetailleerde kennis van de geschiedenis van een stad en voelde geen behoefte om die te vergelijken met andere steden. Daarvoor werden steden teveel beschouwd als een unieke, afgebakende plek.²¹

¹⁹ Idem, 702.

²⁰ Pim Kooij, 'Het format van de stad. Een evaluatie van recente Nederlandse stadsgeschiedenissen', in: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 117 (2002), 294.

²¹ Richard Rodger and Roey Sweet, 'The changing nature of urban history' in *History in Focus* 13 (2008), <http://www.history.ac.uk/ihr/Focus/City/articles/sweet.html> (23-6-2011).

5.2 New Urban History

Dat veranderde in de jaren zestig. Onder invloed van de theorieën en methoden uit de sociale wetenschappen groeide de behoefte om meer te generaliseren en steden niet meer uitsluitend als unieke plekken te beschouwen, maar meer aandacht te hebben voor de overeenkomsten tussen steden. Degenen die deze richting aanhingen en vormgaven vonden de oude manier van stadsgeschiedenis te kleinsteeds. Historici moesten in hun ogen veel meer oog hebben voor het grote verband en minder voor de details. De stad werd vanaf nu beschouwd als een van de mogelijke vormen van ruimtelijke inrichting en als een onderdeel van een uitgebreid netwerk. Men probeerde daarbij, ondanks dat geen stad hetzelfde is, tot een consensus te komen over wat een stad precies is. Die consensus werd gevonden in definities waarin zaken als bevolkingsdichtheid, economische activiteit en sociale stratificatie een belangrijke rol speelden; zaken die goed te kwantificeren waren.

Bijna al het onderzoek van deze nieuwe stadshistorici was daarom kwantitatief van aard. Dat had tot gevolg dat er voornamelijk onderzoek werd gedaan naar onderwerpen die kwantificeerbaar waren, zoals sociale stratificatie, immigratie en industrialisatie. Deze sterke voorkeur voor kwantitatief onderzoek werd ondersteund door de opkomst van de computer, die het vastleggen van en rekenen met grote hoeveelheden data mogelijk maakte. Met deze benadering wilden historici patronen en wetmatigheden bloot leggen. Het uiteindelijke, nobele doel hiervan was om deze kennis te gebruiken voor stedelijk beleid met als beoogd eindpunt een betere en eerlijkere wereld.²²

De eerste stadshistorici die deze benadering hanteerden noemden deze nieuwe vorm van stadsgeschiedenis 'new urban history', als duidelijk alternatief voor de eerdere stadsgeschiedenis. Aanvankelijk waren deze 'new urban historians' vooral in de Angelsaksische wereld te vinden. Hier werden de eerste tijdschriften en universitaire afdelingen opgericht. In Groot Brittannië was het H.J. Dyos die met zijn artikel 'Agenda for urban historians' de toon zette. Dat hier de stadsgeschiedenis zo'n sterke opkomst maakte, had er onder andere mee te maken dat steden voor de tijd een ondergeschikte plaats innamen in de historiografie.²³ In Nederland werd de behoefte in eerste instantie nog niet zo sterk gevoeld, aangezien de Nederlandse geschiedenis altijd al vanuit een sterk stedelijk perspectief was beschreven. De enige uitzondering daarop was de

²² Rodger and Sweet, 'The changing nature'.

²³ Kooij, 'Het format van de stad', 293.

Universiteit van Wageningen, waar de agrarische geschiedenis in het middelpunt stond. Aan het einde van de jaren zestig raakten ook de Nederlandse stadshistorici in de ban van de new urban history.

Er kleefden een aantal nadelen aan deze new urban history. Ten eerste zorgde deze benadering voor een kloof tussen historici die zich bezighielden met middeleeuwse en vroegmoderne steden enerzijds en historici gespecialiseerd in moderne steden anderzijds. Middeleeuwse en vroegmoderne steden leenden zich namelijk veel minder voor kwalitatief onderzoek. Vaak ontbraken geschikte bronnen hiervoor: zelfs de meest eenvoudige bevolkingscijfers waren al problematisch. Een ander nadeel van de new urban history was de eenzijdige aandacht voor kwantificeerbare onderwerpen. Onderwerpen die zich minder goed leenden voor een kwantitatieve benadering, zoals politiek, architectuur, gender en cultuur, waren daar de dupe van en kregen aanzienlijk minder aandacht.²⁴

5.3 Linguistic turn

In de jaren tachtig kreeg de stadsgeschiedenis opnieuw te maken met een ingrijpende verandering. De geesteswetenschappen, en daarmee ook de urban history, raakten in de ban van de 'linguistic turn'. Er was sprake van een groeiend besef dat wat wij als de werkelijkheid beschouwen in eerste instantie een constructie is van de werkelijkheid en taal hierbij een hoofdrol speelt. Onze taal bepaalt in deze visie dus onze perceptie van de werkelijkheid. Door dit inzicht staakten veel stadshistorici de zoektocht naar de 'objectieve' werkelijkheid en richtten zich op de perceptie ervan.

Deze omslag betekende voor velen een bevrijding van de inmiddels als beknellend ervaren theorieën van de new urban history. Nu men zich niet meer strikt op cijfers hoefde te richten, maar daarnaast ook taal een belangrijke bron voor historisch onderzoek werd, werden juist de thema's die voorheen weinig aandacht hadden gekregen, zoals cultuur en politiek, de belangrijkste thema's. Ook de kloof tussen de onderzoekers van pre-industriële steden en die van industriële steden werd hierdoor overbrugd. Teksten lenen zich er nu eenmaal veel beter voor om van de klassieke oudheid tot nu te worden bestudeerd dan cijfers.

²⁴ Rodger en Sweet, 'The changing nature'.

Ook deze nieuwe benadering bracht weer problemen met zich mee. Volgens Timothy Gilfoyle heeft de linguistic turn voor een groeiende diversiteit binnen urban history gezorgd:

*'... recent urban history with its multiple paradigms and conflicting interpretations is a reaction to the narrow methodologies of the "new urban history" of the 1960s and 1970s.'*²⁵

Het gevolg is echter wel dat de discipline versplinterd is geraakt. Terwijl de new urban historians het doel hadden om een heldere definitie van de stad te creëren, kwam er nu een wildgroei aan definities voor de stad en interpretaties van de geschiedenis. De Nederlandse historici Jansen, Leersen en Taverne noemen dit in hun rapport *Stadsruimte: diversiteit en samenhang* de 'boekbinderssynthese': 'een beeldvorming waarin de talloze historische en geografische deeldisciplines ieder een eigen domein in de stad bezetten maar waarin de stad zelf, als unificerend gezichtspunt afwezig is.'²⁶

Het ontbreken van dit unificerend gezichtspunt heeft gezorgd voor een identiteitscrisis binnen de stadsgeschiedenis. De consensus over wat een stad nu eigenlijk is, raakte steeds verder uit zicht. Jansen, Leersen en Taverne pleiten daarom voor een stedelijke geschiedschrijving waarin alle aspecten met elkaar verweven zijn. Ook Charles Tilly riep in het eerder genoemde artikel op tot meer synthese. Is zo'n synthetiserende studie, waarin de stad als unificerend gezichtspunt optreedt, echter wel mogelijk?

5.4 Beeld

Wie weet kan het beeld van de stad dit unificerende gezichtspunt zijn. Want waar wordt een stad meer tot een geheel gemaakt dan in het beeld dat mensen van de stad hebben? De Franse historicus Davide Deriu gaat nog verder. Volgens hem is 'the universal concept of "the city" itself [...] nothing but a representation.'²⁷ In zijn optiek bestaat de stad dus bij de gratie van het beeld dat mensen ervan hebben. In dat geval is een

²⁵ Timothy J. Gilfoyle, 'White cities, linguistic turns and Disneylands: the new paradigms of urban history', in *Reviews in American History* 26 (1998), 176.

²⁶ H.S.J. Jansen, J. Th. Leersen, E.R.M. Taverne, *Stadsruimte: diversiteit en samenhang in de stedengeschiedenis van Nederland* (2002), 2.

²⁷ Davide Deriu, 'Opaque and Transparent: Writings on Urban Representations and Imaginations' in *Journal of Urban History* (2001) 27, 795.

onderzoek naar het beeld van de stad eigenlijk een onderzoek naar de stad zelf. Dit inzicht is overigens niet geheel nieuw. Al in 1916 schreef R.E. Park:

*'The city is a state of mind, a body of customs and traditions, and of unorganised attitudes and sentiments that inhere in those customs and are transmitted with this tradition'*²⁸

Het beeld dat mensen van een stad hebben heeft daarom ook invloed op hoe de stad zich ontwikkelt, zoals ook Van Ulzen aantoonde. Het beeld van de stad is dus misschien wel het unificerende element waar Tilly naar op zoek was. Dat zou goed nieuws zijn. Sinds kort is er ook steeds meer aandacht voor de visuele aspecten van de stad. En dat is niet zo verbazingwekkend. De stap van taal naar beeld is immers een kleine. Sterker nog: beeld is een soort taal. Alleen kan een enkel beeld veel meer zeggen dan een enkel woord.

Een van de meest interessante bijdragen op dit gebied is het Atlas of the Urban Icon Project. Philip J. Ethington en Vanessa R. Schwartz van de University of Southern California organiseerden in 2006 een conferentie met urban icons als thema. Deze conferentie leverde een aantal interessante artikelen op. In nummer 33 van het tijdschrift *Urban History* uit 2006 zijn deze artikelen gebundeld.

Meestal zijn voor dit soort onderzoeken naar het beeld van de stad romans of films als bron gebruikt. Minder vaak zijn hiervoor toeristische publicaties gebruikt, voor Rotterdam zelfs nooit. De reden dat reisgidsen niet veel gebruikt zijn als bron voor historisch onderzoek is dat reisgidsen, en toerisme in het algemeen, een slechte naam hebben bij veel historici. Zij zien toerisme als een slap aftreksel van de eerdere, meer verfijnde, vormen van reizen, zoals de negentiende-eeuwse Grand Tour. Reisgidsen bieden bovendien een oppervlakkig soort geografische kennis, in tegenstelling tot de literaire reisverslagen van grote schrijvers. Om die reden zijn literaire reisverhalen veel gebruikt als historische bron en reisgidsen bijna niet.²⁹

Toch zijn reisgidsen een uitstekende bron voor stadshistorisch onderzoek. Juist vanwege hun oppervlakkigheid en alledaagsheid geven ze ons een interessante inkijk in de manier waarop kennis over en de beleving van steden wordt overgedragen. Dat vindt ook de Britse historisch geograaf David Gilbert. Over zijn onderzoek naar reisgidsen

²⁸ Kooij, 'Het format van de stad', 293.

²⁹ Rudy Koshar, 'What ought to be seen': Tourists' Guidebooks and National Identities in Modern Germany and Europe' in *Journal of Contemporary History* (1998) 33; 323-340.

over Londen schreef hij in 1999 een artikel dat werd gepubliceerd in het *Journal of Historical Geography*. Volgens Gilbert zijn steden als toeristische bestemming in drie categorieën in te delen: 1) plekken met een diepe en rijke geschiedenis, 2) plekken waar de toekomst zichtbaar is, en 3) plekken waar macht is geconcentreerd. Londen valt volgens hem vooral in de laatste categorie. In zijn artikel volgt hij de ontwikkeling van het beeld van Londen als hoofdstad van het koloniale Britse rijk. Tien jaar later deed hij samen met Claire Hancock een soortgelijk onderzoek naar New York.³⁰ Tijdens de negentiende eeuw werden Amerikaanse steden door Europeanen als inferieur beschouwd aan Europese steden, maar tussen het einde van de negentiende eeuw en de Tweede Wereldoorlog raakte vooral New York steeds meer in trek als toeristische bestemming en als ‘spectacle of the modern metropolis’ onder Europeanen. Ook de Amerikaanse historicus Rudy Koshar pleit voor meer historisch onderzoek met behulp van reisgidsen. Koshar is geen stadshistoricus, maar richt zich op de natie en de nationale identiteit. De manier waarop Gilbert en Koshar hun onderzoek hebben verricht dient als inspiratiebron voor dit onderzoek.

³⁰ David Gilbert & Claire Hancock, ‘New York City and the Transatlantic Imagination: French and English Tourism and the Spectacle of the Modern Metropolis, 1893-1939’ in *Journal of Urban History* (2006) 33; 77-107.

Rotterdam als touristenstad.

Mijnheer de Redacteur!

Er wordt wel eens beweerd, dat iedere Rotterdammer zoo trotsch op zijn eigen stad is, dat hij elke gelegenheid zal benutten om den vreemdeling zijn stad te toonen, die zich door haar machtige havenuitrusting zoo'n vooraan staande positie in het wereldhavenverkeer heeft veroverd. Indien men echter herhaalde malen in contact met buitenlanders komt en men een poging waagt om hen Rotterdam als „Touristenstad“ te doen zien, treft het hem toch immer weer, dat het zoo moeilijk is om den vreemdeling een werkelijk aangename indruk van onze Maasstad mede te geven.

Om Rotterdam tot een gezochte, of zelfs maar tot een interessante vreemdelingenstad te maken, zal het allereerst noodig zijn om tal van tekortkomingen uit den weg te helpen.

Als men de moeite neemt de ontschepping van groote passagierschepen gade te slaan, zooals b.v. de booten der Holland—Amerika Lijn, doet het den rechtgeaarden Rotterdammer pijnlijk aan, dat bijna 99 % der aangekomen vreemde lingen zich naar de stations spoedt, om naar Den Haag en Amsterdam te trekken.

Rotterdam, de eerste Nederlandsche plaats, die wordt aangedaan, wordt met geen blik verwaardigd, omdat... het bekend staat als niet bezienswaardig genoeg.

Ziedaar reeds het bewijs, dat niet die reclame wordt gemaakt, als noodzakelijk moet worden geacht om ook onze stad in de belangstelling van den vreemdeling te plaatsen.

Komt er een of ander touristschip in onze havens, dan is veelal niemand aanwezig om de gasten te ontvangen, of zelfs maar te trachten iets ten gerieve der buitenlanders te doen. On dergeteekende is er o.a. getuige van geweest, dat in de IJsselhaven een groot touristschip met enkele honderden touristen meerde en er behoudens enkele taxi's totaal geen verbinding met de stad bestond. De menschen moesten zich maar naar de dichtbijzijnde tram- of bus

halte begeven, hetgeen met een kwartier loopen gepaard gaat. Waarom ook dan niet ge zorgd voor een behoorlijke rechtstreeksche verbinding met de stad?

Het vertrek uit onze stad wordt den vreemde ling ook al zoo onaangenaam mogelijk ge maakt. Komt hij aan het station om een spoor wegbiljet te koopen, kan hij dit niet eens beko men, omdat.... zijn goede geld aan het Spoor wegkantoor niet gewisseld wordt. Daar hem aan het station geen andere wisselgelegenheid geboden wordt, ziet hij zich verplicht naar een of ander wisselkantoor in de stad te gaan. Zijn deze gesloten, dan moet hij zijn geld maar bij een café of winkel zien te wisselen. Logisch ge volg, dat inmiddels de treinverbinding is ge mist en het afscheid van Rotterdam al niet on aangener zijn kon.

Door de Vereeniging voor Vreemdelingen Verkeer is in samenwerking met de R.E.T. een zogenaamde Sight-Seeing Trip door Rotterdam georganiseerd, die den vreemdeling gele genheid biedt per auto-car de stad te bezichti gen. Doordat echter op deze auto-car geen gids aanwezig is, die de bezienswaardigheden der Rottestad expliceert, mede ook, doordat voor deze gelegenheid m.i. te weinig reclame wordt gemaakt, beantwoordt ook dit initiatief niet aan het beoogde doel.

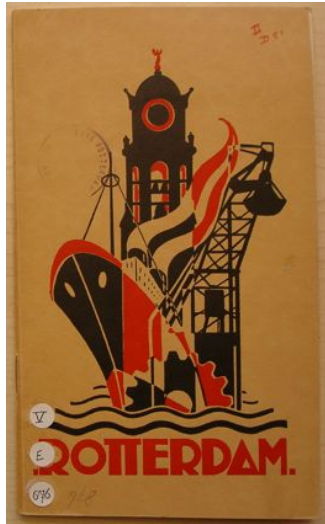
Zoo zijn er tal van voorbeelden, die er op wij zen, dat door bevoegde instanties niet datgene wordt gedaan, wat gedaan moest worden om onze stad in de belangstelling van den vreem deling te plaatsen.

Ofschoon toe te juichen, dat de V.V.V. ten minste blijk van haar bestaan gegeven heeft door een z.g. V.V.V.-week te hebben georgani seerd, zou het m.i. meer aanbeveling verdienen, indien de V.V.V. propaganda bij den buitenlan der zou maken en den tourist meer attenties en comfort zou schenken, dan tot dusverre het geval is geweest. De schoonheid onzer uitge strekte havencomplexen, de enorme tegenstel lingen tusschen het schilderachtig oud-Rotter dam en het moderne nieuw-Rotterdam, de typi sche binnenhavens, haar oude patriciershui zen, het boeiende beeld onzer Maas enz, enz. is zoo onvergelykelijk mooi, dat ook onze Maas stad een werkelijke touristenstad worden kan, mits en de Vereeniging voor Vreemdelingenver keer en de Overheid haar tekortkomingen wil len erkennen en gezamenlijk krachtige pogin gen zullen aanwenden, om den Rotterdam be zoekenden vreemdeling een alleszins bevredi genden indruk onzer stad te geven.

U, geachte redactie, beleefd dankend voor de toegestane plaatsruimte,

Hoogachtend,
T. de B.

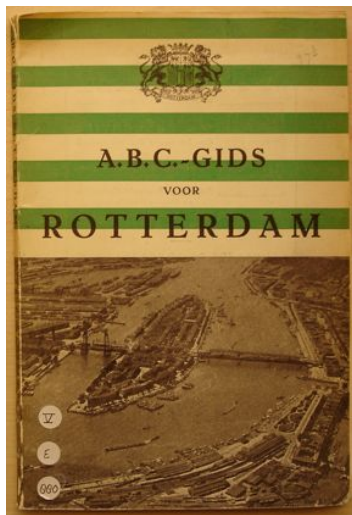
Afbeelding 4: Rotterdamsch Nieuwsblad: 'Rotterdam als touristenstad'



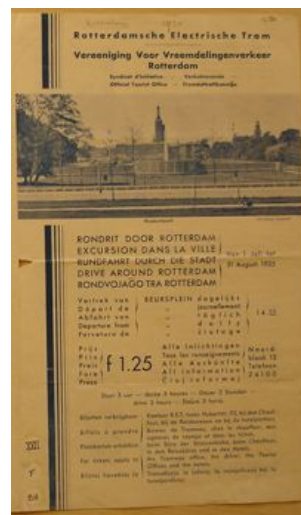
Rotterdam (1930)



'Wat niet in Baedeker staat', Het Boek van Rotterdam (1931)



A.B.C.-gids voor Rotterdam (1935)



Rondrit door Rotterdam (1935)



Wij gaan een dagje naar!!! (1937)



Rotterdam en omstreken (1940)

6 Stad van contrasten

6.1 Zelfbeeld/context

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog was Rotterdam een stad, die een ingrijpende metamorfose achter de rug had. De Rotterdamse bevolking was toegenomen van ongeveer 90.000 rond 1850 tot ongeveer 600.000 in 1940. In nog geen eeuw was de bevolking dus bijna verzevenvoudigd en eind jaren dertig leek er voorlopig nog geen einde te komen aan deze groei. Om al deze nieuwe Rotterdammers onderdak te bieden werden er vanaf halverwege de negentiende eeuw nieuwe woonwijken uit de grond gestampt, zoals Crooswijk, het Oude Noorden, Cool, het Oude Westen en Kralingen.

Naast een dalend sterftcijfer was de aantrekkingskracht van een toenemende werkgelegenheid in de Rotterdamse havens verantwoordelijk voor deze groei. Halverwege de negentiende eeuw begon de industrialisering van Europa echt op gang te komen. Het Duitse Ruhrgebied groeide uit tot een van de kerngebieden van de industriële productie in Europa en was voor het transport van en naar de rest van de wereld grotendeels afhankelijk van transport over de Rijn. Dankzij zijn gunstige ligging aan de monding van de Rijn groeide Rotterdam uit tot de belangrijkste overslaghaven voor de Duitse industrie. Rotterdam bleek een uitstekende plek voor de overslag van goederen tussen grote zeeschepen en kleinere binnenvaartschepen. Om de zeeschepen onbelemmerd de Rotterdamse havens te kunnen laten bereiken, werd in de jaren zestig en zeventig van de negentiende eeuw de Nieuwe Waterweg gegraven. Bovendien werden de faciliteiten sterk uitgebreid, vooral door het graven van enorme overslaghavens. Het economisch succes van de haven was spectaculair. Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog was de Rotterdamse haven uitgegroeid tot de grootste van het Europese vasteland. Wereldwijd waren alleen die van New York en Londen nog groter.

Behalve dat Rotterdam enorm toenam in inwonertal, veranderde de stad ook van karakter. Door deze economische en demografische veranderingen kreeg Rotterdam een enorme dynamiek. Van een kalme Hollandse stad was Rotterdam veranderd in een dynamische internationale stad. Het uiterlijk veranderde daardoor ingrijpend. Zo werd er een spoorwegviaduct aangelegd dwars door de oude binnenstad en moesten oude delen wijken voor modernisering. Tegelijk nam de druk van verkeer, bedrijvigheid en bewoning enorm toe. De binnenstad kon deze druk nauwelijks aan en kraakte in zijn voegen.

Voor een groot gedeelte was dit te wijten aan de veranderingen in het karakter van de Rotterdamse havens. Tot ongeveer 1850 speelde de stapelhandel een dominante rol in Rotterdam. Stapelhandel was in feite tussenhandel, 'waarbij de handelaar voor eigen rekening inkocht en de goederen vanuit zijn koopmanshuis op de stapelmarkt bracht.'³¹ De handelsstromen werden goed beschermd en waren in handen van een kleine, bevoorrechte groep kooplieden. Niet iedereen mocht zomaar handel drijven in Rotterdam.

De Rotterdamse kooplieden waren in deze periode erg begaan met het uiterlijk van hun stad, die immers een soort etalage was voor de producten die er verhandeld werden. Daarom lieten ze monumentale panden bouwen en investeerden ze in een rijk cultureel klimaat. Bovendien woonden de meeste kooplieden in de stad, wat voor nog meer betrokkenheid zorgde. Vanaf halverwege de negentiende eeuw nam de stapelhandel echter af en werd overslag de grootste specialiteit van de Rotterdamse economie. Hierbij lag de nadruk op de snelheid van het doorvoeren, het uiterlijk van de stad deed er niet meer toe. Vanaf die tijd gingen welvarende Rotterdammers het liefst buiten de stad wonen, waardoor de emotionele binding met de stad verdween.³² Het leidde er onder andere toe dat oude panden werden verwaarloosd en dat overal fabriekjes en werkplaatsen opdoken in de binnenstad. Dwars door de stad werd een spoorwegviaduct aangelegd en De Boompjes, eeuwenlang het rivierfront en het trotse visitekaartje van Rotterdam, verloor zijn statige uitstraling en werd een belangrijke verkeersweg. Ook op cultureel gebied verarmde Rotterdam.

Aanvankelijk wisten niet veel mensen dit nieuwe Rotterdam te waarderen. Zij keken met lede ogen naar de manier waarop Rotterdam ten prooi viel aan de nieuwe tijd. Illusterend voor deze houding is het citaat van de schrijver E.J. Potgieter, die na een bezoek aan Rotterdam in 1879 de beroemd geworden woorden schreef:

*'O leelijk. Leelijk zijt ge. Industrieel nieuw Rotterdam.'*³³

De critici van de moderne stad vergeleken het Rotterdam van de tweede helft van de negentiende eeuw met het Rotterdam van vóór de industrialisatie, toen het nog een

³¹ Van de Laar, *Stad van formaat*, 49.

³² Idem, 202.

³³ Geciteerd in Van de Laar, *Stad van formaat*, 14.

rustige Hollandse koopmansstad was. Die stad stond in brede kringen bekend om zijn schoonheid. Enkele decennia later was er in de ogen van velen van dit stadsschoon niet veel meer over. In plaats daarvan was Rotterdam een rauwe, rommelige, industriële stad geworden.

Er was dus aanvankelijk weinig waardering voor het nieuwe Rotterdam, maar in de jaren twintig en dertig van de twintigste eeuw ontstond er in heel Europa steeds meer esthetische waardering voor moderne technologie en industrie.³⁴ De ideeën van het Duitse instituut Bauhaus en het Nederlandse collectief De Stijl kregen overal in Europa voet aan de grond. De vertegenwoordigers hiervan vonden dat architecten niet langer de constructie van gebouwen mochten verdoezelen. Gebouwen moesten in de ogen van deze 'modernisten' technologisch vooruitstrevend zijn en daarom mochten nieuwe materialen als beton en staal duidelijk zichtbaar zijn. Ook moesten gebouwen uitsluitend hun functie dienen; ornamenten waren uit den boze. Vooral in Rotterdam werden deze ideeën omarmd. Verschillende filmmakers, schrijvers en fotografen deden hun best om de aandacht van mensen te vestigen op de moderne elementen van Rotterdam. De bekendste is waarschijnlijk de filmmaker Joris Ivens, die een film maakte over de hypermoderne hefbrug.

Niet alleen bij kunstenaars leefde dit ideaalbeeld van een groot en modern Rotterdam. Ook bij veel Rotterdamse ondernemers begon het steeds meer te leven. Zij lieten moderne fabrieks- en bedrijfspanden bouwen. En ook onder gewone Rotterdammers won dit beeld aan waardering. In het bij veel Rotterdammers populaire tijdschrift *Groot Rotterdam* werd met enige regelmaat de optimistische vergelijking met Amerikaanse steden gemaakt. Rotterdam werd hierin enthousiast 'de meest Amerikaansche stad van het continent' genoemd.³⁵ En op de omslag van het julinumnummer van 1928 stond onder een foto van Chicago: 'Hoe Rotterdam er binnen enkele jaren uit zal zien'.³⁶

Rotterdam koesterde het moderne en wilde nog moderner worden, maar in veel opzichten ging dat lang niet zo snel als velen wensten. Het grootste deel van de binnenstad was oud en versleten. Rotterdam kampte daarom eind jaren dertig met grote verkeersproblemen en veel slechte woningen. Er waren ambitieuze plannen om de

³⁴ Van Ulzen, *Dromen van een Metropool*, 48.

³⁵ Marlite Halbertsma en Patricia van Ulzen, *Interbellum Rotterdam. Kunst en Cultuur 1918-1940* (2001) 17.

³⁶ Van Ulzen, *Dromen van een metropool*, 46.

binnenstad te moderniseren maar de realiteit was weerbarstiger dan velen wensten. De financiële middelen waren vaak beperkt en eind jaren twintig begonnen steeds meer Rotterdammers zich af te vragen of de modernisering in de binnenstad ten koste van alle historische gebouwen moesten gaan.³⁷ Het Rotterdam van het interbellum had dus twee gezichten. Naast het Rotterdam dat vooruit wilde, bestond er ook een Rotterdam dat niet zo snel vooruit ging. De vraag is of we dit janushoofd ook terugzien in het imago.

6.2 Imago

Hoewel Rotterdam bij vooruitstrevende geesten op steeds meer waardering kon rekenen, was de stad buiten Rotterdam niet echt populair. Vergeleken met andere Europese steden was Rotterdam geen grote toeristische trekpleister. In 1938 werd er 120 duizend keer overnacht in een Rotterdams hotel. Een groot deel daarvan bestond waarschijnlijk uit zakelijke overnachtingen. Ter vergelijking: in Amsterdam, wel een toeristenstad, telde men 290 duizend overnachtingen.³⁸

Volgens de schrijver, T. de B., van een ingezonden brief in het Rotterdamsch Nieuwsblad van 24 juli 1934 (Afbeelding 4) had Rotterdam echter genoeg aantrekkelijkheden om van Rotterdam een 'werkelijke toeristenstad' te maken. Hij noemt de 'schoonheid onzer havencomplexen, de enorme tegenstellingen tussen het schilderachtig oud-Rotterdam en het moderne nieuw-Rotterdam, de typische binnenhavens, haar oude patriciershuizen, het boeiende beeld onzer Maas'.³⁹ Ook hij wijst dus op de tegenstellingen tussen oud en nieuw. Volgens hem werd er echter niet genoeg reclame gemaakt voor de stad en ontbrak het in Rotterdam aan een goede toeristische infrastructuur.

Toch werden er wel degelijk initiatieven ontplooid om het toerisme te bevorderen. De gemeente hield zich nog niet bezig met promotie (dat werd niet beschouwd als overheidstaak), maar in 1902 hadden plaatselijke ondernemers in navolging van andere Nederlandse plaatsen wel een Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer (VVV) opgericht, die als doel had om het toerisme te bevorderen. Ze hield zich bezig met promotie en informatieverstrekking aan toeristen. De VVV organiseerde bijvoorbeeld, samen met het gemeentelijk vervoersbedrijf RET, in de zomer rondritten door de stad. Deze vertrokken

³⁷ Van de Laar, *Stad van formaat*, 302.

³⁸ 'Vreemdelingenverkeer in Nederland in 1938', in *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 18-2-1939, 9.

³⁹ T. de B., 'Rotterdam als toeristenstad' in *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 24-7-1934, 13.

vanaf de Noordblaak, waar ook het informatiekantoor van de VVV was gevestigd. Een bus reed vervolgens langs tal van bezienswaardigheden en zo konden toeristen tijdens de drie uur durende rondritten een indruk krijgen van de hoogtenpunten van de stad. Onderweg stopte de bus twee keer: om een bezoek te brengen aan het gebouw van het Gemeentelijk Energie Bedrijf (GEB) en voor een bezoek aan vliegveld Waalhaven.⁴⁰

Om deze rondritten te promoten publiceerde de VVV een promotiefolder met een uitgebreide beschrijving van wat er tijdens een rondrit te zien was. Deze folder vormt dan ook onderdeel van de bestudeerde bronnen. Daarnaast heb ik een aantal reisgidsen uit de jaren dertig gebruikt voor dit onderzoek. Zo gaf de VVV eens in de paar jaar een reisgids uit, nu eens in het Nederlands (*Gids voor Rotterdam*), dan weer in het Engels (*Guide to Rotterdam*), Frans (*Guide pour Rotterdam*) of Duits (*Führer durch Rotterdam*). Van 1902 tot 1940 verschenen er zeven in het Nederlands, vijf in het Duits, drie in het Engels en twee in het Frans, in achttien jaar dus zeventien gidsen. Aangezien ze inhoudelijk nauwelijks van elkaar verschillen heb ik me voor deze scriptie beperkt tot de laatste Nederlandse uitgave, gepubliceerd in 1930.

Ook enkele commerciële uitgevers zagen genoeg potentie in Rotterdam als toeristische stad om er een reisgids aan te wijden. In 1931 gaf de Amsterdamse uitgever A.J.G. Strengholt, in samenwerking met de Algemeene Nederlandsche Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer (ANVV), het *Boek van Rotterdam* uit, met als ondertitel *Wat niet in Baedeker staat*, verwijzend naar en zich tegelijk afzettend tegen de beroemde Duitse uitgever van reisgidsen. Deze gids had aandacht voor 'bijzonderheden van onze stad en van 't Rotterdamsche leven, die men in Baedeker en andere reisgidsen tevergeefs zou zoeken.'⁴¹ In deze serie verschenen ook gidsen over Amsterdam en Den Haag. Daarnaast publiceerde de firma W. Zwagers, die overigens alleen boeken over Rotterdam uitgaf, in 1928 de eerste zogenaamde ABC-gids, waarschijnlijk zo genoemd omdat de bezienswaardigheden er in alfabetische volgorde in vermeld staan. Kennelijk was deze gids een succes, want in 1935 verscheen de tweede druk.

Twee jaar later, in 1937, verscheen er een klein gidsje over Rotterdam in de serie *Wij gaan een dagje naar!!!* Het bevat een aantal beschrijvingen van mogelijke wandelingen door Rotterdam. In deze serie verschenen ook gidsen over andere Nederlandse steden:

⁴⁰ *Rondrit Rotterdam* (Rotterdam 1935).

⁴¹ H.A. Meerum Terwogt en H. Vlug, *Wat niet in Baedeker staat. Het boek van Rotterdam* (Amsterdam 1931), 5.

Alkmaar, Amsterdam, Den Haag, Arnhem, Nijmegen, Breda en Apeldoorn. Een bezoek aan Rotterdam moest volgens de schrijver van deze gids niet aan het toeval worden overgelaten:

*'Ons gidsje zorgt voor een juiste, goedgekozen dagverdeling, zorgt ervoor dat U het mooiste dat Rotterdam biedt, bereikt, zonder dwalen, zonder vragen, zonder tijdvermorsen.'*⁴²

Tenslotte gaf de Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond ANWB in 1940 een wandelgids uit genaamd *Rotterdam en omstreken*. Hoewel de wandelingen zelf nadrukkelijk de omgeving van Rotterdam opzoeken en de binnenstad wat links laten liggen (ook te zien aan de molen op de omslag), bevat de gids een zeer bruikbare inleiding met een uitvoerige beschrijving van Rotterdam.

Het zelfbeeld van Rotterdam richtte zich voornamelijk op de moderne plekken en gebouwen in de stad. Hoe zat dat met de toeristische brochures? Hoewel de meeste bronnen niet expliciet het moderne Rotterdam bejubelen, hebben deze elementen wel degelijk de overhand. Op de meeste foto's staan de nieuwste bouwwerken en veel van de attracties laten zien dat Rotterdam met zijn tijd mee gaat.

Dat moderne wordt allereerst vertolkt door de haven. En dat is niet zo vreemd. De haven had de stad meegenomen in de industrialisatie van Europa en de ontwikkelingen in de haven hadden ervoor gezorgd dat de behoefte was ontstaan aan een moderne binnenstad. De haven wordt daarom in alle bronnen gepresenteerd als de absolute topattractie van Rotterdam. Het was ook wel het meest bijzondere dat Rotterdam te bieden had. Volgens de schrijver van de A.B.C.-gids boden 'de majestueuze Rivier en de Havenwerken [...] een onvergelijkelijk mooi schouwspel.'⁴³ De grootte van de schepen en van de havenoutillage en de snelheid waarmee ladingen van het ene schip op het andere werden overgeslagen brachten een indrukwekkend spektakel, dat verder nergens in Europa op een dergelijke schaal kon worden aanschouwd.

Maar de haven was ook sterk verbonden met de identiteit van de stad. De dominantie van de haven had Rotterdam het imago van 'werkstad' opgeleverd. Een groot deel van

⁴² *Wij gaan een dagje naar!!! Rotterdam* (1937), 3.

⁴³ F.W. Zwagers, *A.B.C.-Gids voor Rotterdam en omstreken* (Rotterdam 1935).

de bevolking van deze 'rusteloos werkende stad'⁴⁴ werkte in de haven. De maritieme sfeer was duidelijk waar te nemen in Rotterdam. Er waren altijd veel zeelieden in de stad en de oude havens in het centrum werden nog volop gebruikt. De grootste havens lagen echter buiten het centrum. Tot in de negentiende eeuw waren Rotterdam en zijn haven een compact geheel geweest, maar vanaf het einde van de negentiende eeuw werden de nieuwe havens steeds verder van het centrum gegraven. Ze waren voor veel toeristen daarom moeilijk te bereiken. Bovendien konden toeristen geen wandeling door de havens maken, aangezien het havengebied niet voor iedereen toegankelijk was. Een bezoeker kon de havens daarom het best bekijken middels een boottochtje. Op die manier kon hij alles van redelijk dichtbij aanschouwen. Onder andere Fop Smit en Havendienst Spido boden zulke boottochtjes aan. Herman Vlug, secretaris en later voorzitter van de VVV, schreef in het hoofdstuk over de bezienswaardigheden van de stad in *Wat niet in Baedeker staat*:

*'Intusschen voelen wij ons volkomen gerechtigd een tocht door de havens de eerste attractie te noemen, omdat daarbij den bezoeker iets geboden wordt, wat hij elders niet licht vindt.'*⁴⁵

De haven bleek ook een zeer fotogeniek element van Rotterdam te zijn. Foto's van schepen, kranen en de rivier zijn daarom in ruime mate gebruikt in de reisgidsen en folders, zoals te zien in Afbeelding 5. Ook zien we veel foto's in vogelvlucht van de rivier en de havens en hebben sommige gidsen een maritieme verwijzing op de omslag.



Wat niet in Baedeker staat



Gids voor Rotterdam

⁴⁴ Meerum Terwogt en Vlug, *Wat niet in Baedeker staat*, 5.

⁴⁵ Idem, 49.



ABC-gids

Wij gaan een dagje naar!!! Rotterdam

Afbeelding 5: Foto's van de haven

Naast de haven krijgt de moderne architectuur veel aandacht in de gidsen. Rotterdam had op dit gebied een voortrekkersrol, niet alleen in Nederland maar ook in over de grens. In de *Gids voor Wandelaars* van de ANWB kon een toerist lezen:

*'Rotterdam moge niet rijk zijn aan monumentale oude gebouwen, door zijn talrijke daden op het gebied van modernen stedenbouw, trekt het tot ver in het buitenland de aandacht.'*⁴⁶

De meeste aandacht ging daarbij uit naar de moderne bedrijfsgebouwen van Rotterdam. Een aantal vooruitstrevende Rotterdamse ondernemers had voor hun bedrijven uiterst moderne fabrieks- en kantoorgebouwen laten ontwerpen: 'Moderne fabrieks- en kantoorgebouwen, gelijk men weinig te zien krijgt, zijn in deze stad gebouwd...'⁴⁷ Een van de bekendste was het Witte Huis, gelegen op de hoek van de Wijnhaven en de Geldersekaade. Dit eerste 'verzamelgebouw' van Rotterdam, waarin verschillende bedrijven waren gevestigd, was gebouwd tussen 1897 en 1898 en was lange tijd het hoogste kantoorgebouw van Europa. Door zijn hoogte en vanwege zijn markante uiterlijk werd het een van de symbolen van Rotterdam. De belangrijkste reden echter voor toeristen om het gebouw te bezoeken was de mogelijkheid om met een lift naar de hoogste verdieping te gaan en van daaruit te genieten van het weidse uitzicht over de stad.

Nog moderner was de Van Nellefabriek, die gebouwd is tussen 1927 en 1929. Van Nelle was fabrikant van koffie, thee en tabak en de vooruitstrevende directeur had eind jaren

⁴⁶ *Rotterdam en omstreken. Gids voor wandelaars* (Den Haag 1940), 8.

⁴⁷ Meerum Terwogt en Flug, *Wat niet in Baedeker staat*, 49.

twintig langs de Schie een fabriek laten bouwen in uiterst modernistische stijl. Deze fabriek stond weliswaar op Overschies grondgebied (Overschie was destijds nog een zelfstandige gemeente) maar Van Nelle was een Rotterdams bedrijf en de fabriek stond vlak bij de gemeentegrens, dus echt problematisch werd dat niet gevonden. Ook dit gebouw was daarom een van de belangrijkste attracties. In Afbeelding 6 zien we een foto uit de *Gids voor Rotterdam* van de fabriek in aanbouw.



Afbeelding 6: Foto van de Van Nelle-fabriek uit *Gids voor Rotterdam*

Dat ook bij de gemeente de wens leefde om van Rotterdam een moderne metropool te maken, bleek wel uit het feit dat de gemeente ook voor zichzelf moderne kantoorgebouwen liet bouwen. Het bekendste voorbeeld was het bedrijfspand van het Gemeentelijk Energie Bedrijf (GEB) aan de Rochussenstraat, gebouwd tussen 1929 en 1931. Groot Rotterdam noemde dit gebouw 'Rotterdams Wolkenkrabber'.⁴⁸ De RET en VVV hadden dit gebouw dan ook opgenomen in de rondrit door de stad. De bus stopte

⁴⁸ Geciteerd in Van Ulzen, *Dromen van een Metropool*, 58.

hier om de passagiers de gelegenheid te bieden om een maquette van de stad en de haven op de elfde verdieping te bekijken.⁴⁹

De toerist werd niet alleen gewezen op moderne bedrijfsgebouwen, maar ook voor de moderne woningbouw in Rotterdam hadden de reisgidsen veel aandacht. Rotterdam had op dit gebied veel vooruitgang geboekt ten opzichte van de tweede helft van de negentiende eeuw. De onstuimige groei van de stad had een grote aantrekkingskracht gehad op ondernemers in vastgoed. Door de grote vraag naar woningen werden er in korte tijd duizenden woningen uit de grond gestampt, met vaak een gebrekkige kwaliteit. Veel arbeiders woonden daardoor in slechte omstandigheden. In Rotterdam ontstond vanaf de jaren twintig een sterk alternatief voor deze zogenaamde revolutiebouw. Sociaal ingestelde ondernemers en het gemeentebestuur lieten woonwijken bouwen, waarbij rekening werd gehouden met de behoeften van arbeiders. Goede huisvesting voor deze kwetsbare groep werd begin twintigste eeuw steeds meer als noodzaak gezien. Een van de eerste en meest opvallende resultaten was Tuindorp Vreewijk op de Linker Maasoever, volgens de *A.B.C.-gids* 'een bezoek overwaard'.⁵⁰ Uniek aan Vreewijk was het vele groen in de buurt en dat iedere woning een voor- en achtertuintje had. Ook wijken als Spangen en Blijdorp werden gebouwd naar de heersende idealen voor goede woningbouw. De toeristische bronnen hadden veel aandacht voor deze moderne woonwijken.

Een derde aspect naast de haven en moderne architectuur waarmee de reisgidsen aantoonde hoe modern Rotterdam was, is de verkeersinfrastructuur. Druk wegverkeer was nu eenmaal een logisch gevolg van de overgang van koopmansstad naar transitostad en hoorde bij een moderne stad. Rotterdam mocht dan veel problemen kennen op dit gebied, als er eenmaal oplossingen voor waren, waren die vaak vooruitstrevend. Vooral de auto, het vervoermiddel van de toekomst, kreeg daarbij ruim baan.

Zo krijgt de Coolingsingel veel aandacht in de reisgidsen. Rotterdam was trots op deze brede verkeersboulevard. Deze voormalige stadsvest was tussen 1913-1922 stukje bij beetje gedempt en vervolgens ingericht als moderne stadsboulevard en werd ook wel 'de Rotterdamsche boulevard' genoemd.⁵¹ Boulevards in grote wereldsteden, zoals de

⁴⁹ *Rondrit Rotterdam*.

⁵⁰ F.W. Zwagers, *A.B.C.-Gids*.

⁵¹ *Idem*.

Parijse Champs-Élysées, dienden als inspiratiebron. De Coolsingel had meerdere functies. Het was allereerst een belangrijke, en opvallend brede, verkeersboulevard in de binnenstad, zeer geschikt voor het gemotoriseerde verkeer. Maar het was ook het centrum van de stedelijke macht en commercie, waar het belang van Rotterdam af te lezen was aan de gebouwen. Zeer prominent stond sinds 1920 aan de Coolsingel het nieuwe kolossale stadhuis, volgens de A.B.C.-gids 'een kunstwerk van imponeerende schoonheid, rijk aan decoratie en symboliek'.⁵² Ook het hoofdkantoor was sinds 1923 aan de Coolsingel gevestigd. En in 1936 werd begonnen met de bouw van een nieuw beursgebouw. De monumentale oude beurs uit de achttiende eeuw voldeed niet meer aan de eisen van de tijd en daarvoor in de plaats kwam een nieuwe, zeer moderne beurs van architect J.F. Staal.



Afbeelding 7: Foto van de Coolsingel uit de A.B.C.-gids

Aan een toerist werd de Coolsingel echter vooral gepresenteerd als dé plek om te flaneren. Want de Coolsingel had een breed aanbod aan terrassen en luxueuze winkels. De prestigieuze en luxueuze warenhuisketen De Bijenkorf had er in 1930, in een uiterst modernistisch gebouw van W.M. Dudok, een vestiging geopend. Opvallend was het grote verschil met de vestigingen in Amsterdam en Den Haag, waar was gekozen voor

⁵² F.W. Zwagers, *A.B.C.-Gids*.

respectievelijk een eclectisch en een art nouveau gebouw.⁵³ De Bijenkorf was dé plek om modern te winkelen. De grote etalageruiten, waar 's avonds de kunstverlichting door naar buiten straalde, gaf bezoekers de indruk dat alles hier te koop was. 'De Bijenkorf zal wel aan de meeste bezoekers van Rotterdam wat tijd kosten', verwachtte de schrijver van *Wij gaan een dagje naar!!!*.⁵⁴

Ook de verschillende oeververbindingen van Rotterdam werden in de reisgidsen beschouwd als een toeristische attractie. Vooral de hefbrug 'waarop elke Rotterdammer trotsch is en waarheen hij iederen bezoeker brengt, teneinde te genieten van diens verbazing over de snelheid, waarmede dit gevaarte rijst en daalt,' was een toonbeeld van moderne techniek.⁵⁵ Deze spoorbrug had in 1927 een draaiend exemplaar vervangen en had daarmee de vertraging die een schip opliep bij het wachten op een passerende trein aanzienlijk verkleind. De brug viel vooral op door zijn functionalistische uiterlijk. Hij was geheel geconstrueerd in staal en de constructie en het hefmechanisme waren in volle glorie zichtbaar. Rotterdammers waren trots op dit staaltje innovatie en gaven het de koosnaam 'De Hef'.

Vlak voor de oorlog werd een nog ambitieuzer project aangevangen: de bouw van een tunnel onder de Maas door. Een tunnel was, met het oog op de scheepvaart, de handigste oplossing, aangezien weg- en waterverkeer dan geen hinder van elkaar ondervonden. Het zou de eerste tunnel in Nederland worden. In 1937 werd begonnen met de aanleg. Pas tijdens de oorlog zou hij worden voltooid, maar al voor hij af was, was het een attractie.

De moderne aspecten van Rotterdam kregen een zeer prominente plek in de reisgidsen en stadswandelingen. Maar hoe zat dat met de geschiedenis van Rotterdam? De geschiedenis maakte wel deel uit van het imago, maar niet zo sterk als de moderne aspecten. Rotterdam had al voor het bombardement, in vergelijking met andere Nederlandse steden, niet veel bijzondere monumenten meer. En de schaarse monumenten die Rotterdam nog had, zoals de oude beurs van Adriaen van der Werff, de marinierskazerne en het VOC-gebouw aan de Boompjes, kregen slechts weinig aandacht in de reisgidsen. Rotterdam was kennelijk geen stad voor statige monumenten.

⁵³ Halbertsma en Van Ulzen, *Interbellum Rotterdam*, 16.

⁵⁴ *Wij gaan een dagje naar!!!*, 5.

⁵⁵ Meerum Terwogt en Flug, *Wat niet in Baedeker staat*, 52.

Een belangrijke uitzondering daarop was de Laurenskerk, die juist wel veelvuldig aan bod komt. De *A.B.C.-gids* sprak met dringende toon: 'Niemand verzuime een bezoek te brengen aan de Grootte of St. Laurenskerk.'⁵⁶ Net als van de meeste Hollandse steden, lag de oorsprong van Rotterdam in de Middeleeuwen, maar daarvan was in het stadsbeeld bijna niets terug te zien. Alleen de laatgotische Laurenskerk herinnerde daar nog aan. Daarmee was deze hét symbool van de oudste geschiedenis van Rotterdam. Deze kerk was rond 1500 gebouwd, maar was nog altijd een van de hoogste gebouwen van de stad en bepaalde dus voor een groot deel de skyline van Rotterdam. Het gebouw werd ook geroemd om zijn schoonheid (volgens de *Gids voor Rotterdam* was het 'één der mooiste Gotische kerken van Nederland.'⁵⁷) en om zijn beroemde orgel. Bovendien waren in de kerk praalgraven te vinden van een aantal Hollandse zeehelden, zoals Witte de With, Aert van Nes, Jan van Brakel, Cortenaer en Johan de Liefde.

Naast de Laurenskerk werden toeristen gewezen op enkele 'schilderachtige kijkjes' in de binnenstad.⁵⁸ In Rotterdam was transport over water eeuwenlang erg belangrijk geweest. De binnenstad kende daarom veel grachten. Dat leverde enkele pittoreske stadsgezichten midden in Rotterdam op, zoals de Delftsche Vaart, het Steiger en de Oude Haven. De meest genoemde was de Steigersgracht. In de *A.B.C.-gids* staat onder een foto van de deze binnengracht 'Holland's Venetië'.⁵⁹

⁵⁶ F.W. Zwagers, *A.B.C.-Gids*.

⁵⁷ *Gids voor Rotterdam* (Rotterdam 1930), 5-6.

⁵⁸ Wij gaan een dagje naar!!!, 11.

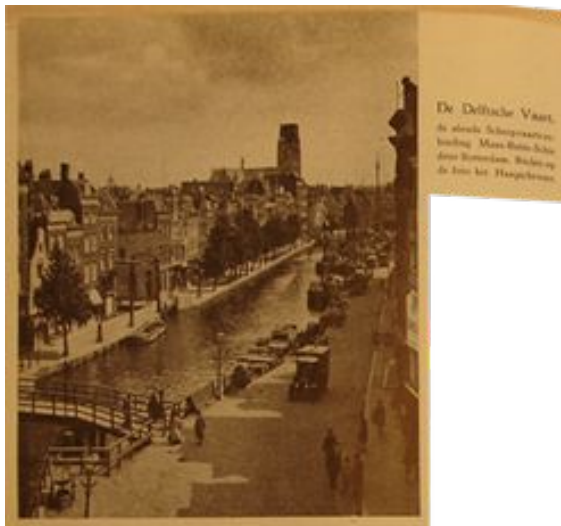
⁵⁹ F.W. Zwagers, *A.B.C.-Gids*.



A.B.C.-gids



Wij gaan een dagje naar!!! Rotterdam



A.B.C.-gids

Afbeelding 8: Foto's van de oude grachten van Rotterdam

Ook het stadsdeel Delfshaven kreeg de nodige aandacht in de gidsen. Dit 'zeer oud[e] en schilderachtig[e] stadsdeel'⁶⁰ was van 1389 tot 1817 de zeehaven van Delft geweest en vervolgens tot 1886 een zelfstandige gemeente. Daarna werd Delfshaven geannexeerd door Rotterdam. Anders dan de binnenstad van Rotterdam was Delfshaven niet in de greep geraakt van de industrialisering en had daarom wel de uitstraling behouden van een Hollandse stad.

⁶⁰ *Gids voor Rotterdam*, 10.

‘Zeer aanbevelenswaardig is een wandeling door de Voorstraat [...], langs de pittoreske Aelbrechtskolk met haar karakteristieke wallen en kettingbrug,’ aldus de *A.B.C.-gids*.⁶¹ Vooral het zakkendragershuisje, het standbeeld van Piet Hein (in Delfshaven geboren) en de kerk, vanwaar in 1620 de Pilgrim Fathers naar Amerika vertrokken, worden aanbevolen. Bijna alle gidsen bevatten bovendien een foto van de Aelbrechtskolk, het oudste deel van Delfshaven.

Tenslotte was ook het Schielandshuis, waar van 1849 tot 1935 museum Boijmans gevestigd was en vervolgens het museum van oudheden, een belangrijke attractie. Dit voormalige gebouw van het hoogheemraadschap van Schieland was ook voor de oorlog al een van de meest geliefde gebouwen van Rotterdam.

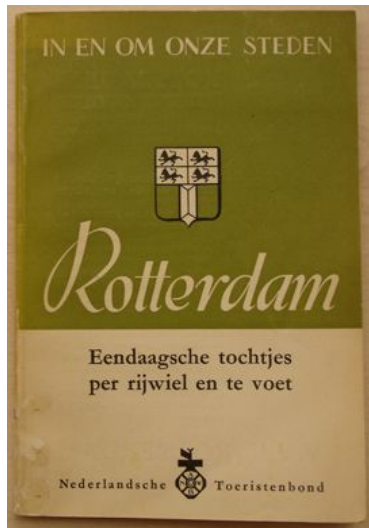
6.3 Conclusie

Voor de Tweede Wereldoorlog wilde Rotterdam graag een moderne stad zijn. En in de ogen van veel Rotterdammers was deze wens al een heel eind op weg om waarheid te worden. Ook de toeristische bronnen leggen vooral de nadruk op al het moderne dat Rotterdam te bieden heeft. Van de voornaamste attracties zijn de meeste modern. Toch krijgen ook de plekken die herinneren aan het Rotterdamse verleden een vrij prominente plek, met als hoogtepunt de Laurenskerk. Het levert een opvallend contrast in het imago op tussen zeer moderne en zeer oude plekken. Rotterdam had daarom voor de oorlog het imago van een stad van contrasten. Deze balans wordt kernachtig samengevat met een zin uit *Wat niet in Baedeker staat*:

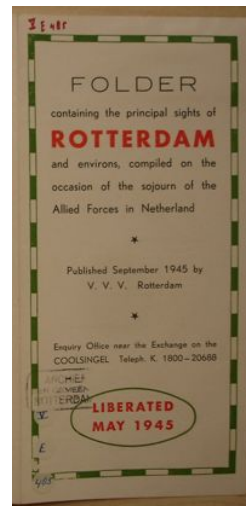
‘Een van de mooiste punten van Rotterdam is nabij de Zeevischmarkt. Aan de eene zijde de Leuvehaven, met in de verte gewoonlijk een der groote mailbooten van de Holland-Amerika-Lijn en aan de andere zijde het Steiger, een oud schilderachtig grachtje.’⁶²

⁶¹ F.W. Zwagers, *A.B.C.-Gids*.

⁶² Meerum Terwogt en Flug, *Wat niet in Baedeker staat*, 54.



Rotterdam, Eendaagsche tochtjes per rijwiel en te voet (1942)



Folder containing the principal sights of Rotterdam (1945)



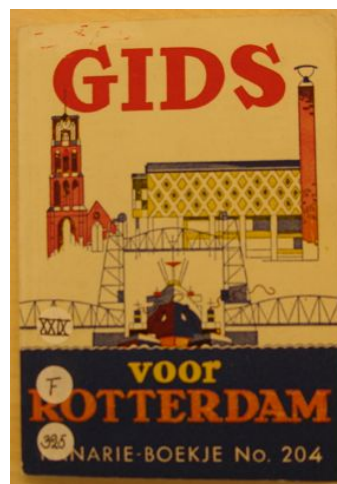
Bezoekt Rotterdam (1946)



Rotterdam, werkende stad (1950)



Rondrit Wederopbouw Rotterdam (1950)



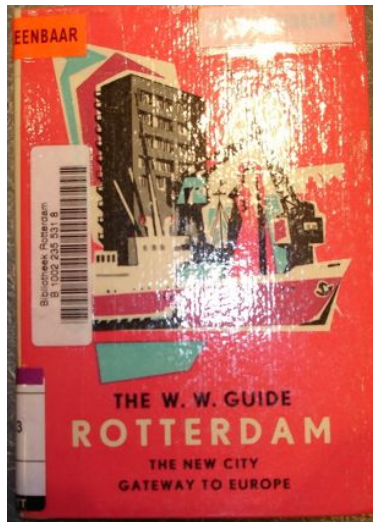
Gids voor Rotterdam, Kanarieboekje (1951)



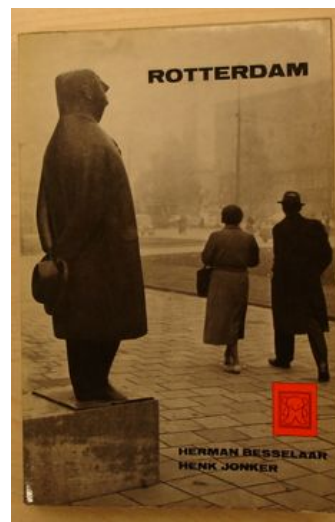
Rotterdam bouwt (1954)



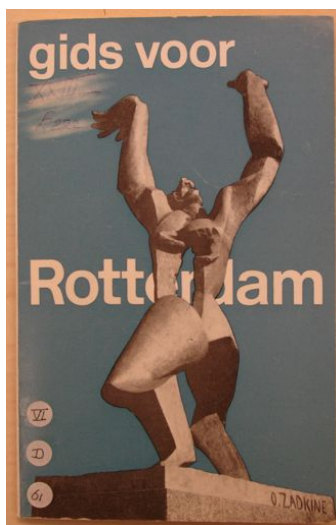
Rotterdam, de nieuwe stad (1954)



Rotterdam, the new city (1955)



Rotterdam (1960)



Gids voor Rotterdam (1961)



Rotterdam in klein bestek (1966)

7 Werkstad van de toekomst

7.1 Zelfbeeld/context

Rotterdam wilde voor de oorlog graag vooruit, maar de vooruitgang werd onder andere belemmerd door een oude binnenstad, die niet zo makkelijk te kneden was naar een nieuw tijdperk. Niemand kon echter vermoeden dat die oude binnenstad er spoedig niet meer zou zijn.

Het bombardement van 14 mei 1940, dat Rotterdam ironisch genoeg trof enkele weken voordat de stad 600 jaar stadsrechten zou vieren, kwam dan ook als een grote schok. Het Duitse leger was vier dagen eerder Nederland binnengevallen en maakte aanvankelijk snel progressie. Bij Rotterdam stokte echter de 'Blitzkrieg'. Om Nederland tot overgave te dwingen besloten de Duitsers om Rotterdam te bombarderen en dreigden vervolgens om met Utrecht hetzelfde te doen. Op dinsdag 14 mei 1940 om iets voor half twee lieten Duitse bommenwerpers hun bommen op de stad vallen.

De brand die daarvan het gevolg was verwoestte bijna alle gebouwen in een gebied van ongeveer 258 hectare. Dat gebied besloeg grote delen van de negentiende-eeuwse wijken Cool, Crooswijk en Kralingen en de gehele oude binnenstad, het deel van de stad dat van de Middeleeuwen tot het begin van de negentiende eeuw het gehele oppervlak van de stad was geweest. Binnen dit gebied raakte slechts een handjevol gebouwen licht beschadigd of was van een dergelijke waarde dat men restauratie noodzakelijk vond. Rotterdam was daarmee zijn oude kern kwijt, de plek waar de diepste geschiedenis lag. Hier was Rotterdam in de dertiende eeuw ontstaan. Het was een plek die in de loop der eeuwen soms moeizaam met zijn tijd mee was gegaan, maar vaak ook niet. Het was een gebied waar de meeste herinneringen aan waren verbonden en waar dus ook een groot deel van de identiteit op was gebaseerd.

Maar de rouw van het verlies sloeg al snel om in het besef dat zich nu de mogelijkheid aandeed om een geheel nieuwe binnenstad te bouwen en in een keer af te rekenen met alle vooroorlogse problemen. De wederopbouw werd dan ook voortvarend aangepakt. W.G. Witteveen, chef Hoofdafdeling Stadsuitbreidingen en Gebouwen, ontving enkele dagen na het bombardement de opdracht om een plan voor het herstel van de stad te maken. Op last van de bezetter werd al het puin in de stad geruimd en werklozen werden ingezet om deze enorme klus te klaren. Ook werd het gehele verwoeste gebied onteigend en ondergrondse riool-, water- en elektriciteitsleidingen verwijderd, zodat er met een schone lei kon worden begonnen. Bij het puinruimen werd

dan ook weinig voorzichtigheid betracht. Sommige gebouwen waarvan men achteraf heeft gezegd dat ze te redden waren geweest, zoals de Grote Schouwburg, werden gesloopt en veel van de grachten, die zo karakteristiek waren voor Rotterdam, werden gedempt met puin. Voor er een plan lag was het al duidelijk dat Rotterdam een geheel nieuwe stad wilde bouwen en niet terug wilde naar de vooroorlogse stad.

Rotterdam hoefde niet lang te wachten op het plan van Witteveen. Al na enkele weken was hij zover gevorderd dat de hoofdlijnen konden worden gepresenteerd. Witteveen had een plan ontwikkeld dat in veel opzichten zeer modern was. Hij greep zijn kans om zo veel mogelijk van zijn vooroorlogse plannen voor de binnenstad in de praktijk te brengen. Zo wilde hij het verkeer aanzienlijk meer ruimte geven en ervoor zorgen dat er in de binnenstad voornamelijk winkels en kantoren zouden terugkeren. Vervuilende industrie werd geweerd uit de binnenstad en het aantal woningen werd teruggedrongen van circa 25.000 naar ongeveer 10.000. Wel probeerde hij in zijn plan rekening te houden met enkele historische aspecten van de binnenstad. Zo behield hij de vorm van de 'stadsdriehoek', het netwerk van straten dat eeuwenlang de vesting van de stad was geweest, en wilde hij de sfeer van de oude binnenstad terugbrengen door de nieuwe gebouwen historiserende gevelpartijen te geven. De Duitsers en de 'Algemeen Gemachtigde voor den Wederopbouw' J.A. Ringers keurden het plan goed.

In de ogen van een invloedrijke groep ondernemers rond de directeur van koffie- en tabaksproducent Van Nelle, C.H. van der Leeuw, en modernistische architecten in Rotterdam was het plan van Witteveen echter lang niet modern genoeg en gebaseerd op nostalgie. Een aantal betrokken architecten vond bovendien dat ze te weinig vrijheid kregen. Witteveen had namelijk een dikke vinger in de pap bij het verticale uiterlijk van de stad door strenge randvoorwaarden te creëren voor het uiterlijk van de gebouwen. Hij kon de storm van kritiek niet aan en stapte op. Zijn assistent Cornelis van Traa nam zijn taken over en onder zijn leiding kwam er een nieuw plan tot stand.

Van Traa was veel meer bereid om aan de modernistische wensen van de ondernemers en architecten tegemoet te komen. In tegenstelling tot Witteveen beperkte hij zich in zijn plan tot het tweedimensionale grondplan van de binnenstad. Architecten hadden vervolgens de vrijheid om daarop de driedimensionale stad vorm te geven. Het plan van Van Traa kenmerkte zich ook door een scherpe functiescheiding. Van Traa ging daarbij uit van de gedachte dat een stad kon worden opgedeeld in vier hoofdfuncties: wonen, werken, recreëren en verkeer. Deze functies moesten volgens hem geografisch worden gescheiden, waarbij het centrum vooral was bedoeld voor winkels en kantoren. De omringende wijken werden uitsluitend ingericht voor wonen en recreëren. Om de

verschillende functies met elkaar te verbinden werden goede verkeerswegen onmisbaar geacht. In de hele stad, ook in de binnenstad, werden daarom brede autowegen aangelegd.

Met de uitvoering van het plan zou pas na de oorlog worden begonnen, want in 1942 hadden de Duisters een bouwstop afgekondigd omdat alle mankracht en materiaal nodig waren voor oorlogsdoeleinden. Daarom werd pas in 1946 het werk weer opgevat. In datzelfde jaar werd het Basisplan aan de bevolking van Rotterdam gepresenteerd door middel van de brochure *Het nieuwe hart van Rotterdam. Toelichting op het basisplan voor den herbouw van de binnenstad van Rotterdam*.⁶³ Deze brochure moest de Rotterdammers enthousiast maken voor het plan.

Allereerst werd daarom afgerekend met nostalgie naar het oude Rotterdam. Volgens deze brochure bekeken nostalgische Rotterdammers het verleden met een te roze bril:

*'Realiseert gij U, Rotterdammer, dat vele der dierbaarste herinneringen aan wat in de Meidagen verloren ging zich juist vasthechttten aan wat, nuchter bezien, slechts tekortkomingen waren van onze oude stad?'*⁶⁴

Er volgde een opsomming van de gebreken van het oude Rotterdam. Daarna werden de plannen voor en de voordelen van de nieuwe binnenstad breed uitgemeten.

De gemeenteraad was in 1946 vol lof over het Basisplan. Ook de lokale kranten waren overwegend enthousiast over het plan.⁶⁵ In 1952 schreef de populaire krant het Vrije Volk vol trots:

*'Rotterdam wordt ruim, het zal de allure krijgen van een wereldstad: het snelle verkeer, de brede boulevards, de hoge gebouwen zullen gezamenlijk een sfeer van bedrijvigheid scheppen, die in overeenstemming is met het hedendaagse leven. Gemoedelijk zal het er niet zijn, maar wij zien op het ogenblik liever een rij glanzende auto's dan een rijtuig met oude dames.'*⁶⁶

Maar het gewone publiek werd buiten de discussie gehouden. En waren ze er wel in betrokken geweest, dan is het nog de vraag of er veel interesse voor was: de publieke

⁶³ Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (A.S.R.O.), *Het nieuwe hart van Rotterdam. Toelichting op het Basisplan voor den herbouw van de binnenstad van Rotterdam* (Rotterdam 1946).

⁶⁴ Idem, 10.

⁶⁵ Idem, 73.

⁶⁶ Van Ulzen, *Dromen van een metropool*, 64.

tribunes waren vrijwel leeg tijdens de raadsdebatten over het plan.⁶⁷ Uit het succes van enkele grote manifestaties bleek echter dat dit beeld ook aansloeg bij gewone Rotterdammers. De wederopbouw vorderde de eerste decennia nauwelijks, maar het optimisme bleef desondanks groot in Rotterdam. Om de vooruitgang van de wederopbouw en economie te laten zien en te vieren organiseerden stadsbestuur en bedrijfsleven gezamenlijk een drietal manifestaties. Deze manifestaties vonden eens in de vijf jaar in de zomer plaats op een speciaal daarvoor bestemde locatie in Rotterdam.

In 1950 vond de eerste manifestatie plaats, met de naam Ahoy', verwijzend naar het maritieme karakter van Rotterdam. Op drie grote terreinen ten westen van de binnenstad werden diverse exposities ingericht. Bezoekers konden bijvoorbeeld alle onder Rotterdamse vlag varende schepen in een grote waterbak zien drijven. De nadruk van deze manifestatie lag op het vieren van het herstel van de haven. En hier was enige euforie ook wel op zijn plaats. De Duitsers hadden een groot deel van de haven in 1944 vernietigd en deze kreeg voorrang bij de wederopbouw op de binnenstad. Dat was niet zo gek: Rotterdam was erg afhankelijk van de haven. Het herstel van Rotterdam moest dus beginnen in de haven. Eind 1949 was de haven weer in vol bedrijf en daarna zou de groei doorzetten. Nieuwe havens werden gegraven en naast overslag werden de petrochemische industrie (eigenlijk al voor de oorlog) en vanaf de jaren zestig het containervervoer belangrijk. De Rotterdamse haven was grotendeels zo succesvol vanwege het Duitse Wirtschaftswunder. In 1963 werd Rotterdam de grootste overslaghaven ter wereld.

De tweede manifestatie heette de Nationale Energie Manifestatie, kortweg E'55. Dit was eigenlijk een nationale aangelegenheid, maar Rotterdam plaatste zich in het middelpunt van de aandacht. E'55 leek in veel opzichten op Ahoy', maar dit keer lag de nadruk meer op de bouw. In 1960 organiseerde Rotterdam de allereerste Floriade, een grote tuinbouwtentoonstelling, die hierna een keer in de tien jaar door steeds een andere plaats zou worden georganiseerd. Onderdeel van deze eerste Floriade was de bouw van de Euromast, die een blijvend icoon en de belangrijkste attractie van Rotterdam zou worden. Vanuit deze 107 meter hoge uitkijktoren kon een bezoeker een indruk krijgen van de omvang van Rotterdam en zijn haven. Alle drie deze manifestaties bejubelden het moderne Rotterdam en de bezoekers van de tentoonstellingen omarmden dit beeld maar al te graag.

⁶⁷ Cordula Rooijendijk, *That city is mine! Urban ideal images in public debates and city plans, Amsterdam & Rotterdam 1945-1995* (Amsterdam 2005) 81-82.

7.2 Imago

Tijdens de bezetting ging het toerisme binnen Nederland in eerste instantie gewoon door. Weliswaar was het vrijwel onmogelijk geworden om naar het buitenland te reizen, maar zeker in de eerste bezettingsjaren bleef een vakantie in eigen land heel goed mogelijk. Het *Rotterdamsch Nieuwsblad* beweerde zelfs dat het binnenlands toerisme toenam.⁶⁸ Het is echter de vraag hoeveel waarde we aan dit bericht moeten hechten, omdat deze krant onder controle stond van de Duitse bezetter. De ANWB zag in ieder geval het positieve in van de beperkte reismogelijkheden:

*'de oorlogsomstandigheden houden tallozen binnen de grenzen, die anders alleen of in groepsverband naar het buitenland togen en die nu - tot hun eigen bestwil vaak! - hun eigen land gaan verkennen.'*⁶⁹

Dit was voldoende reden om ook tijdens de oorlog toeristische reisgidsen te blijven uitgeven. In 1942 gaf de ANWB een wandelgids uit voor Rotterdam en omstreken. Volgens een advertentie van de VVV in deze folder bezat Rotterdam 'ook in de huidige bijzondere tijdsomstandigheden, nog talrijke aantrekkelijkheden.'⁷⁰ En Rotterdam bleef, ondanks dat het zwaar gehavend was, bezocht worden. In eerste instantie kwamen mensen met eigen ogen naar de verwoestingen kijken, maar al snel werden bezoekers aangemoedigd om ook naar de positieve dingen in Rotterdam te kijken. Aan het einde van oorlog werd het echter steeds moeilijker om te reizen. De repressie van de Duitse bezetter nam toe en het leven van Nederlanders werd steeds problematischer.

Na de bevrijding kwam het toerisme langzaam weer op gang, zoals we in de grafiek in Afbeelding 3 kunnen zien. De Rotterdamse VVV wachtte niet en kwam direct in actie. De eerste gids voor Rotterdam van na de bevrijding was bestemd voor een bijzondere doelgroep: geallieerde soldaten. De VVV speelde handig in op hun aanwezigheid in Nederland door een speciale toeristische brochure, *Folder containing the principal sights of Rotterdam*, uit te geven. Deze bevat een lijst met bezienswaardigheden in Rotterdam, een korte geschiedenis van de stad en een lijst met openingstijden en prijzen van musea en andere attracties.

⁶⁸ 'Het binnenlandsch toerisme bloeit', *Rotterdamsch Nieuwsblad* 30-7-1941, 1.

⁶⁹ *Rotterdam en omstreken* (Rotterdam 1942), 1.

⁷⁰ Idem.

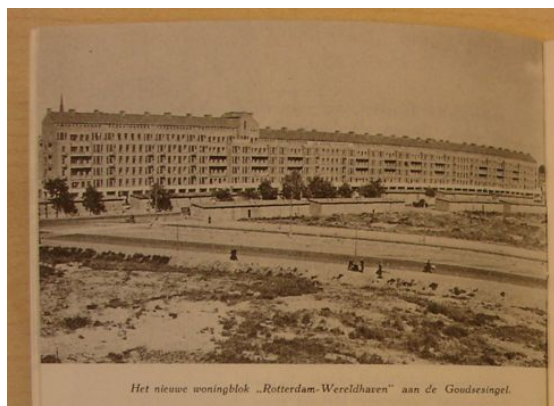
Al snel daarna, in 1946, publiceerde de VVV een gids voor de 'gewone' toerist met de naam *Bezoekt Rotterdam*. Deze verscheen in vier talen: Nederlands, Engels, Frans en Duits. Hij werd gratis verspreid en was bedoeld voor een breed publiek. Kennelijk was hiervoor genoeg belangstelling, want in 1947 werd hij herdrukt. In 1954 publiceerde de VVV twee vouwbladen, *Rotterdam, De Nieuwe Stad* en *Rotterdam bouwt*. Het lijkt erop dat de VVV verder niet erg actief is geweest in het publiceren van toeristische brochures in de periode 1940-1970.

Wel zag de gemeente het steeds meer als haar taak om zich met stadspromotie te bemoeien (geheel in lijn met de toenemende overheidsbemoeienis na de oorlog). Daarom werd in 1945 het Bureau Voorlichting en Publiciteit opgericht. Dit bureau hield zich vooral bezig met gemeentevoorlichting aan de eigen burgers, maar in iets mindere mate hield het zich ook bezig met stadspromotie. Zo verscheen in 1966 de brochure *Rotterdam in klein bestek*.

Vooraf onder commerciële uitgeverij was in deze periode er veel aandacht voor Rotterdam, vooral in de jaren vijftig en begin jaren zestig. In 1950 publiceerde de Rotterdamse uitgeverij W.L. & J. Brusse de gids *Rotterdam, werkende stad. Gids voor Vreemdeling en stadgenoot*. Aangezien deze gids ook bedoeld was voor 'stadgenoten', staat er aardig wat informatie in, die niet erg relevant is voor toeristen. Desondanks is hij zeer bruikbaar als toeristische bron. Uit 1951 is de *Gids voor Rotterdam* in de serie Kanarieboekjes van het maandblad *Succes*. Naast stadsgidsjes verschenen er in deze reeks ook praktische gidsen met titels als 'Met succes solliciteren' en 'Zo leert u Jiu Jitsu'. In 1955 gaf de uitgeverij 'The World's Window' in Baarn de Engelstalige gids *Rotterdam, the New City* uit. Ook in de beroemde Zwarte Beertjes-reeks verscheen een reisgids over Rotterdam. Deze gids, met de eenvoudige titel *Rotterdam*, is een soort kruising tussen een fotoboek en een reisgids. In 1961 tenslotte, kwam de Rotterdamse uitgeverij Nijgh & Van Ditmar met de *Gids voor Rotterdam*.

Zoals we zagen kregen voor de oorlog, ondanks dat de historie ook goed vertegenwoordigd was, de moderne aspecten van Rotterdam de meeste aandacht. Na de oorlog werd dit nog sterker. Niet alleen kregen de moderne aspecten van Rotterdam meer aandacht, Rotterdam werd ook steeds meer expliciet een moderne stad genoemd. Zo kreeg Rotterdam in de gids *Rotterdam. The new city* de titel 'this city of today and

tomorrow'.⁷¹ En volgens Herman Besselaar lag in Rotterdam '[h]et accent [...] op het nieuwe.'⁷²



Bezoekt Rotterdam



Rotterdam



Bezoekt Rotterdam

Afbeelding 9: Foto's van de wederopbouw

De belangrijkste attractie van Rotterdam werd de wederopbouw en alles wat daarmee te maken had. Rotterdam mocht dan wel zijn oude binnenstad zijn kwijtgeraakt, het had er wel een heel bijzondere attractie voor teruggekregen. Dat is in eerste instantie al te zien aan de foto's die werden gebruikt. De meeste foto's zijn foto's van wederopbouwarchitectuur, zoals enkele voorbeelden in Afbeelding 9 laten zien. Hierop zijn schone, functionalistische gebouwen te zien, die een enorme rust en steriliteit uitstralen. Zo zien we veel gebouwen in strak beton, zonder dat er veel mensen in beeld lopen. In werkelijkheid was het stadshart nog geruime tijd voor een groot gedeelte

⁷¹ *Rotterdam. The new city, gateway to Europe* (Baarn 1955) 33.

⁷² Herman Besselaar, *Rotterdam (Zwarte Beertjes 292/293)* (Utrecht 1960), 5.

onbebouwd, maar daar is in de reisgidsen nauwelijks iets van terug te zien. De foto's zijn zo genomen dat het lijkt alsof de binnenstad op dat moment al volgebouwd was.

Uit de gidsen zijn verschillende redenen te destilleren waarom de wederopbouw interessant zou zijn voor toeristen. Allereerst zouden toeristen, als ze in Rotterdam waren, het gevoel kunnen hebben een stukje van de geschiedenis aan den lijve mee te maken:

*'Een stukje geschiedenis maakt hij [de toerist, JB] zelf mee.'*⁷³

In Rotterdam werd in enkele decennia een nieuw stadscentrum gebouwd, iets dat nergens anders kon worden aanschouwd. Volgens de schrijver van *Rotterdam, Holland. De nieuwe stad* ging het 'zo snel, dat men er de paleizen der moderne bouwkunst als het ware uit de grond ziet rijzen.'⁷⁴ Daardoor kon de stad er steeds anders uitzien, 'zodat bezoekers, die telkens na korte afwezigheid in Rotterdam terugkwamen, hun ogen nauwelijks konden geloven, omdat steeds nieuwe grote gebouwen het gezichtsveld vulden; en er is nog lang geen eind aan deze bouwdrift.'⁷⁵ Het nadeel hiervan was dat elke gedaante van de stad slechts een tijdelijke situatie was. De gidsen wijzen daarom op de urgentie voor toeristen om vooral snel en vaak te komen kijken, anders is het te laat. Op een gegeven moment is de stad namelijk 'af', zo is de retoriek:

*'a city [...] with a heart, swayed by a rage to build. Day after day the heart of the city grows until it will have reached perfection.'*⁷⁶ (*Rotterdam, the new city*)

Een tweede reden voor een bezoek aan de wederopbouw is dat het een kijkje in de toekomst bood. Een toerist maakte bij een bezoek aan Rotterdam niet alleen een stukje Rotterdamse geschiedenis mee, maar het vertrouwen dat uit de gidsen blijkt is zo groot, dat de verwachting werd gekoesterd dat andere Nederlandse steden het voorbeeld van Rotterdam zouden volgen: 'Rotterdam zien is: een blik slaan in Nederlands toekomst.'⁷⁷ Rotterdam was daarom: 'De stad van "morgen", de stad van de toekomst!'⁷⁸

⁷³ J. Nieuwenhuis en Ch. A. Cocheret, *Rotterdam werkende stad. Gids voor vreemdeling en stadgenoot* (Rotterdam 1950), 9.

⁷⁴ *Rotterdam, Holland. De nieuwe stad* (Rotterdam 1954).

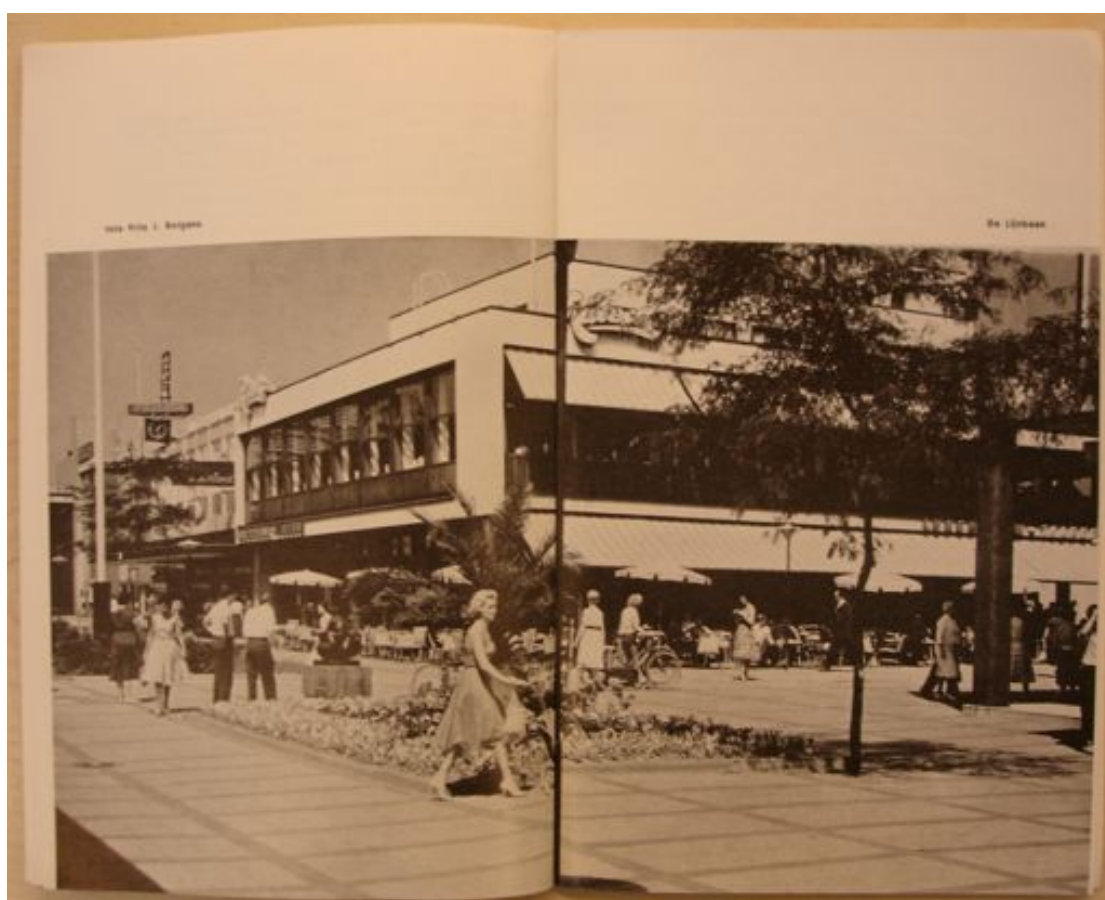
⁷⁵ Besselaar, *Rotterdam*, 9.

⁷⁶ *Rotterdam. The new city*, 1.

⁷⁷ *Rotterdam bouwt* (Rotterdam, 1954).

Wie wilde weten hoe steden er in de toekomst uit zouden zien, kon daar in Rotterdam achter komen. De toerist maakte dus ook een stukje Nederlandse, of zelfs Europese, geschiedenis mee. Vanaf het moment dat de eerste gebouwen waren voltooid, was Rotterdam op het gebied van bouwtechniek, moderne architectuur en stedenbouw één groot openluchtmuseum. Toeristen konden hier in de praktijk en op grote schaal zien hoe men bouwde met nieuwe materialen en volgens nieuwe concepten:

*'Rotterdam [is] de permanente openlucht-tentoonstelling van de moderne bouwkunst geworden. De indrukken, die deze expositie nalaat, zijn dan ook onuitwisbaar. Rotterdam zien, is Rotterdam beleven.'*⁷⁹



Afbeelding 10: Foto uit *Gids voor Rotterdam* van de Lijnbaan

Rotterdam kreeg er daardoor veel markante gebouwen en plekken bij in deze periode. Een van de hoogtepunten daarvan was de opening van het winkelcentrum de Lijnbaan

⁷⁸ Theo van Bergen, *Gids voor Rotterdam* (Rotterdam – 's Gravenhage 1961) 5.

⁷⁹ Nieuwenhuis en Cocheret, *Rotterdam, werkende stad*, 12.

in 1953. Het was het eerste autoloze winkelgebied van Europa en het winkelend publiek kon daarnaast overdekt langs de etalages lopen. De Lijnbaan was daarmee erg vernieuwend en een bezoek waard:

*'Er is geen Rotterdammer of hij is vooral trots op zijn Lijnbaan, waar hij, ongestoord door rijverkeer, met vrouw en kroost kan winkelen.'*⁸⁰

Niet alleen op het gebied van architectuur en stedenbouw, maar ook op het gebied van verkeer werd Rotterdam een voorbeeld voor andere steden. Waar de stad voor de oorlog nog zoveel problemen hiermee had gehad, begon er door de aanleg van brede wegen na de oorlog een beeld te ontstaan van een efficiënte, moderne verkeersmachine.

*'The exigencies of modern traffic have exercised a marked influence of the reconstruction plan, as indeed they should.'*⁸¹

Een derde reden, die aangevoerd werd, om de wederopbouw met eigen ogen te aanschouwen, was dat de wederopbouw goed aansloot bij het imago van 'werkstad'. Volgens de Folder containing the principal sights of Rotterdam was het een 'town of energy, ambition and work...'⁸² De wederopbouw gaf Rotterdam een extra mogelijkheid om de wereld te laten zien dat hier hard gewerkt werd. In Rotterdam werd gebouwd op een schaal die zeldzaam was, wat de Rotterdammers trots verleende.

Overall was men aan het bouwen, zeker in de eerste jaren na de oorlog. Nergens anders werd er zo hard gebouwd als in Rotterdam, althans die indruk moest een toerist krijgen.

*'Geen enkele andere stad in Nederland, misschien geen enkele nog in Europa, kan het unieke beeld van bedrijvigheid bieden, dat aan een wederopbouw op zo'n schaal is verbonden.'*⁸³

Als startpunt voor een bezoek aan de resultaten van de wederopbouw werd het Bouwcentrum aangeraden, dat in 1948 vlak bij het Centraal Station was geopend. In een futuristisch ogend gebouw konden bezoekers tentoonstellingen bekijken over alle nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bouwnijverheid.

⁸⁰ Besselaar, *Rotterdam*, 19.

⁸¹ Rotterdam. *The new city*, 35.

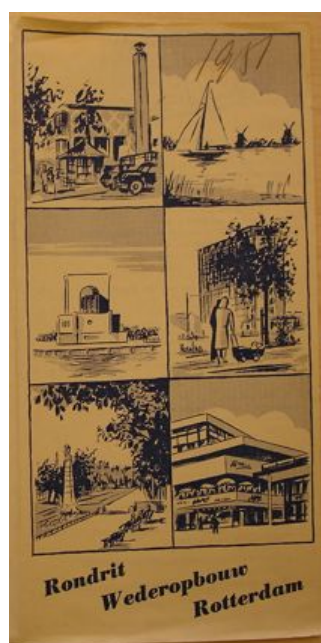
⁸² *Folder containing the principal sights of Rotterdam* (Rotterdam, 1945).

⁸³ *Bezoekt Rotterdam* (Rotterdam 1946), 4.

Vervolgens kon men deelnemen aan een ‘wederopbouwrit’. Van 1945 tot en met 1966 organiseerde het Bureau Voorlichting en Publiciteit in de zomermaanden dergelijke wederopbouwritten door Rotterdam en deze moesten belangstellenden een indruk geven van de enorme omvang van het project. Een bus reed langs de hoogtepunten van de wederopbouw en de chauffeur gaf daarbij mondelinge toelichting. Om deze rondrit te promoten werden folders in verschillende talen (Nederlands, Engels, Frans en Duits) verspreid waarin staat beschreven wat er te zien was tijdens een dergelijke rondrit. Daarin is te zien dat de bussen langs bouwwerken als het Groothandelsgebouw, het industriegebouw aan de Goudsesingel, de nieuwe Bijenkorf, de Maastunnel en de bankgebouwen aan de Blaak reden.



1950



1951



1954

Afbeelding 11: Folders Rondrit Wederopbouw Rotterdam (1951, 1952, 1954)

Dat er bijna uitsluitend winkels en kantoren in het centrum werden gebouwd zorgde er overigens wel voor dat de sfeer in de binnenstad sterk te maken had met de kantooruren, want ‘s avonds en ‘s Zondags kan er in ditzelfde stadsdeel een bijna beklemmende rust heersen rond de strakke gebouwen, die met vierkante oogaten in de stilte staren,’ schreef Ch. A. Cocheret in *Rotterdam, werkende stad*.⁸⁴

De binnenstad was dus vooral overdag interessant, ‘s avonds was het er leeg. Na 1970 zou dit een belangrijk kritiekpunt worden, maar in de eerste naoorlogse decennia werd

⁸⁴ Nieuwenhuis en Cocheret, *Rotterdam, werkende stad*, 9-10.

het niet echt als een probleem gezien. Ongezelligheid hoorde immers bij een zakencentrum. Voor gezelligheid moest men elders zijn, bij voorkeur in de vele bruine kroegen in de buitenwijken van Rotterdam.⁸⁵

Niet alleen de verworvenheden van de wederopbouw bewezen hoe modern Rotterdam was. De stad mocht dan veel gebouwen verloren hebben, de meeste toeristische attracties van voor de oorlog bleven gespaard. Vooral de moderne vooroorlogse attracties bleven ook na de oorlog belangrijk voor Rotterdam. De meest opvallende gebouwen op de Coolsingel (Stadhuis, Postkantoor, Beurs, HBU-gebouw) waren, ondanks dat ze midden in het verwoeste gebied stonden, wonderwel slechts licht beschadigd. Het was voor de hand liggend dat deze gebouwen, in een verder lege binnenstad, veel aandacht kregen. De Coolsingel was daarom direct na het bombardement weer het absolute centrum van de stad. En de schrijver van de *Gids voor Rotterdam* verwachtte dat de Coolsingel nog meer in aanzien zou toenemen:

*'Wanneer de plannen tot wederopbouw zijn uitgevoerd, zal de singel omgeven zijn door vrijwel uitsluitend zeer grote gebouwen en daardoor een Amerikaans aanzien krijgen.'*⁸⁶

Ook Tuindorp Vreewijk bleef lange tijd een belangrijke attractie. Aangezien deze buurt op de Linker Maasoever lag, was hij ongedeerd gebleven. In de wandelgids van de ANWB kunnen we over Vreewijk lezen:

*'In Rotterdam strekken zich vale, rommelige volksbuurten uit, haastig gebouwd in de jaren van koortsachtig snellen groei, maar in den polder is het grootste tuindorp van Europa aangelegd, het idyllische Vreewijk, tot buiten de landsgrenzen beroemd.'*⁸⁷

De Maastunnel lag tevens buiten de 'brandgrens' en ondanks pogingen van de Duitsers om de tunnel aan het einde van de oorlog op te blazen, was hij ongeschonden uit de oorlog gekomen. De tunnel was in 1942 zonder feestelijkheden geopend, maar na de oorlog zou er meer aandacht voor zijn. Zo konden bezoekers kosteloos een rondleiding krijgen om dit staaltje technologie te bewonderen. Bovendien was het voor voetgangers en fietsers een hele ervaring om de zeventig meter hoge, steile roltrappen af te dalen en door de tunnel aan de overkant van de rivier te komen.

⁸⁵ Idem, 10.

⁸⁶ *Gids voor Rotterdam (Kanarieboekje 204)* (Den Haag – Antwerpen 1951) 15.

⁸⁷ *Rotterdam. Eendaagsche tochtjes per rijwiel en te voet* (Den Haag 1940) 11.

Hoewel de wederopbouw de haven had ingehaald als belangrijkste attractie, bleef ook de haven een belangrijk bewijs dat Rotterdam een moderne stad was. Een groot deel van de haven was in 1944 vernietigd door de Duitsers, maar het herstel was na de oorlog met man en macht aangepakt en de havenactiviteiten overtroffen na enkele jaren die van voor de oorlog. Daarna bleef de haven zich in ruimtelijke en technologische zin ontwikkelen en was daardoor ook na het bombardement een belangrijk symbool voor het moderne Rotterdam. Veel gidsen en folders hebben een symbolische verwijzing naar de haven in hun omslag, zoals de rivier, een schip of een kraan. Ook hebben veel van de gebruikte foto's iets te maken met de haven.



Gids voor Rotterdam



Rotterdam. The new city



Rotterdam

Afbeelding 12: Foto's van de haven

Net als de wederopbouw was de haven om meerdere redenen een bezoekje waard. Ten eerste was de haven nog altijd onlosmakelijk verbonden met de identiteit van Rotterdam. Wie het echte Rotterdam wilde ervaren moest daarom de haven hebben gezien. Daar zijn de gidsen het wel over eens. Theo van Bergen schreef in *Gids van Rotterdam*:

'Eén ding staat vast als een paal boven water: Als u thuis wilt kunnen vertellen dat u Rotterdam hebt gezien, dan mogen de havens niet in het programma ontbreken. Hoor, hoe simpel de verklaring is. De stad, zo wordt wel beweerd, is het mooist voor wie haar schoonheid vanaf het water ondergaat. Daarbij komt nog dit: waar klopt het driftige hart van Rotterdam feller dan juist op en aan het water? Waaraan dankt Rotterdam zijn naam en faam als grootste haven van Europa, als tweede ter wereld? Aan het water immers!'⁸⁸

En in *Gids voor Rotterdam (Kanarieboekje)* kon een toerist lezen:

'Het stadsbeeld wordt geheel beheerst door de haven en door de bedrijven die direct of indirect met de scheepvaart en de scheepsbouw in verband staan. De Maas, die in een halve cirkelvorm door de stad stroomt, met haar omlijsting van hoge kranen, graansilo's, pakhuizen, elevators, schepen en scheepswerven, is de hoofdader van het stedelijk leven.'⁸⁹

Rotterdam, werkende stad zei hierover zelfs:

'latere bezoekers zullen zeggen, dat het een stad is in een haven gebouwd.'⁹⁰

Ten tweede kon een bezoeker zich laten imponeren door de haven. Hier kon een bezoeker ooggetuige zijn van moderne haventechniek en logistiek op een indrukwekkende schaal. Grote zeeschepen en kleinere binnenvaartschepen voeren er druk door elkaar en duizenden kranen en elevatoren zorgden voor een imposant gezicht en geluid. En het ging allemaal met een ongekeerde snelheid. Dit was iets wat men op weinig plekken in de wereld kon zien. De haven bleef daarom een fascinerend schouwspel bieden:

⁸⁸ Van Bergen, *Gids voor Rotterdam*, 15.

⁸⁹ *Gids voor Rotterdam (Kanarieboekje 204)*, 7.

⁹⁰ Nieuwenhuis en Cocheret, *Rotterdam, werkende stad*, 6.

*'No matter from what side you will overlook the river, this view will always captivate you...the wideness of the stream, the dynamic image of the neverending traffic on the water, the mighty decor of ships and cranes, elevators, warehouses and buildings'*⁹¹

De haven bleef naast de wederopbouw een duidelijk bewijs dat Rotterdam een 'werkstad' was, een titel die de stad graag droeg. Het werk dat hier werd verricht, was een bevestiging van dit beeld. Het grootste deel van de Rotterdamse bevolking was werkzaam in de haven. Maar niet alleen op het water en op de kades werd er hard gewerkt. Volgens de Gids voor Rotterdam was '[d]e stad [...] een en al woelige bedrijvigheid, die zich tot in de verste hoekjes voortzet.'⁹²

Deze zichtbare arbeid die in de haven en in de stad geleverd werd, werd door de reisgidsen gepresenteerd als een aantrekkelijk beeld. Dat was grotendeels te danken aan het feit dat het werk nog grotendeels fysiek was. Veel van wat er gedaan werd, zoals het sjouwen met zakken, werd nog met de hand gedaan. Met gevoel voor proza schreef Cocheret hierover:

*'Overdag gaat een stormachtig gerucht van mensen en machines over de kaden tussen het scheepsboord en de kathedraal-hoge gevels der vemen. Daar druisen de mensen, de arbeid, de auto's, de paarden, die zich heenwringen tussen spoorwagons en goederen, die onder dekzeilen op verscheping wachten. De bouwer, die het thans zo druk heeft in Rotterdam, brengt er de luidruchtigheid van zijn werk en hoog boven dit alles ratelen de hefkransen hun zwenkende halzen door de lucht om de goederen, zo uit het scheepsruim, aan te reiken tot over het dak van de pakhuizen.'*⁹³

En in de *Gids voor Rotterdam* kon een bezoeker over de haven lezen:

*'Het imponeert u en u wordt er wat stil van. Bijna gefascineerd ondergaat u het ernstige spel dat arbeid heet. Als door een onzichtbare hand gedirigeerd volstrekt het zich, snel, zeker, feilloos.'*⁹⁴

Dat de zichtbare arbeid van anderen een reden kon zijn om een plek te bezoeken blijkt ook uit de gids *Rotterdam. The new city*. Over de haven vertelde deze gids:

⁹¹ *Rotterdam. The new city*, 21.

⁹² *Gids voor Rotterdam, (Kanarieboekje)*, 8.

⁹³ Nieuwenhuis en Cocheret, *Rotterdam, werkende stad*, 9-10.

⁹⁴ Van Bergen, *Gids voor Rotterdam*, 17.

*'...everyday it clamours with the hard work which brings happiness and prosperity...'*⁹⁵

En de folder *Eendaagsche tochtjes* sprak van 'werkdriftige romantiek'.⁹⁶

Tenslotte was de haven interessant, omdat Rotterdam hiermee in contact stond met de rest van de wereld. Door in de haven te zijn kon een bezoeker het gevoel hebben verbonden te zijn met de hele wereld. Bovendien onderstreepte dit het mondiale belang van de Rotterdamse haven. In de brochures kon een toerist daarom dingen lezen als:

*'Deze reusachtige werkplaats van internationale allure, dit knooppunt van wereldverkeer en dienstverrichting geeft niet alleen hem, die er thuis is, maar iedere Nederlander een gevoel van trots.'*⁹⁷

Volgens *Rotterdam. The new city* was het zelfs zo 'that the entire world meets in Rotterdam'⁹⁸

Hiermee had Rotterdam de mogelijkheid zich belangrijker voor te doen dan Amsterdam. Want, zo schreef de schrijver van het Kanarieboekje:

*'Veel meer dan Amsterdam is de Maasstad een grote toegangspoort tot de wereld.'*⁹⁹

Deze verbondenheid met de wereld was volgens Theo van Bergen met alle zintuigen waar te nemen:

*'En als u weer vaste grond onder de voeten hebt, zult u kunnen zeggen: Ik heb een belangrijk stukje wereld gezien. Ik heb de prikkelende geur van water, teer en smook geroken. Ik heb even geproefd van de romantiek en het avontuur dat een wereldhaven is.'*¹⁰⁰

Vanwege de imponerende technologie, de zichtbare arbeid die er verricht werd en vanwege het internationale karakter was de haven dus ook in de periode 1940-1970 een belangrijke toeristische attractie. En ook nu was een rondvaart volgens de brochures de beste manier om alles gade te slaan.

⁹⁵ *Rotterdam. The new city*, 17-18.

⁹⁶ *Eendaagsche tochtjes*, 1.

⁹⁷ Besselaar, *Rotterdam*, 5.

⁹⁸ *Rotterdam. The new city*, 19.

⁹⁹ *Gids voor Rotterdam, (Kanarieboekje)*, 8.

¹⁰⁰ Van Bergen, *Gids voor Rotterdam*, 19.

*'...wilt ge een goede toeristen-tip hebben, welnu, maak dan een rondvaart door de havens, het is een prima belegging van uw geld en van uw tijd!'*¹⁰¹

De Havendienst Spido nam daarbij een steeds belangrijker rol voor zijn rekening:

*'Rotterdam is the port of quick dispatch and the tourist who, from his comfortable chair on the deck of the Spido launch, takes in this panorama profits by it.'*¹⁰²

Door de sterke nadruk op de moderne en zakelijke kanten van de binnenstad, kon een toerist wel eens de indruk krijgen dat er naast het zien van de wederopbouw en de haven niet zoveel te doen was in Rotterdam. Uit het feit dat de reisgidsen hun uiterste best deden om te benadrukken dat er genoeg te doen was in Rotterdam, blijkt wel dat Rotterdam niet zo'n goed imago had op dit gebied. Zo kunnen we in *Bezoekt Rotterdam* lezen:

*'Thans moeten wij een oude fabel te lijf gaan, of misschien juist, een versleten etiket, dat van 'Rotterdam werkstad'.'*¹⁰³

Zonder uitzondering haastten de gidsen zich om te benadrukken dat dit beeld niet klopt. Zo schreef Van Bergen in *Gids voor Rotterdam*:

*'Inmiddels zult u zelf allang hebben ontdekt, dat de puur zakelijke Rotterdammers niet zó zakelijk zijn geweest, of zij hebben ook gezorgd voor plaatsen waar het in ander opzicht even prettig toeven is.'*¹⁰⁴

En in *Rotterdam. The new city* kon een bezoeker lezen:

*'...you will make the **remarkable** discovery that this toiling port has not shut its eyes for the joys of culture and entertainment. As well as any other human being the Rotterdammer has its moments of mental and spiritual rest.'*¹⁰⁵

Ook de gids *Bezoekt Rotterdam* weersprak de vermeende saaiheid van Rotterdam:

¹⁰¹ *Bezoekt Rotterdam*, 7.

¹⁰² *Rotterdam. The new city*, 24.

¹⁰³ *Bezoekt Rotterdam*, 7.

¹⁰⁴ Van Bergen, *Gids voor Rotterdam*, 10.

¹⁰⁵ *Rotterdam. The new city*, 19.

*'Maar Rotterdam leeft waarlijk niet bij werk alleen en geen vreemdeling hoeft zich binnen zijn uitgestrekte grenzen te vervelen.'*¹⁰⁶

De moderne aspecten drukten in de eerste decennia na de oorlog dus een nog groter stempel op het imago van Rotterdam dan voor de oorlog. Hoe zat dat met de geschiedenis? Degenen die verantwoordelijk waren voor het Basisplan beschouwden de geschiedenis voornamelijk als last. Maar voor een toerist ligt dat waarschijnlijk toch anders. Die is vaak geïnteresseerd in de geschiedenis van de plek die hij bezoekt. Daarom besteden reisgidsen meestal aandacht aan de geschiedenis van een stad. Toch was er in het geval van Rotterdam in de periode 1940-1970 nauwelijks sprake van.

Voor de oorlog had de historie nog een redelijk prominente plek in het toeristisch beeld van Rotterdam. Zo was de Laurenskerk een van de belangrijkste attracties. Maar doordat de nadruk in deze periode zo sterk ligt op het moderne, is de aandacht voor de historie aanzienlijk minder.

Een van de meest voor de hand liggende redenen voor het verdwijnen van de historie uit het imago van de stad is dat er niet zoveel geschiedenis meer te zien was. Bijna de gehele historische stadsdriehoek, het deel van de stad dat eeuwenlang tussen de stadsvesten had gelegen, was verwoest. Van de historische gebouwen bleef alleen het Schielandshuis gespaard en in de eerste jaren na het bombardement was het uiterst onzeker of hij niet alsnog gesloopt zou worden. De Laurenskerk was ernstig beschadigd: alleen de toren en enkele muren van het schip stonden nog overeind. Ook in dit geval was het in eerste instantie onduidelijk of hij gesloopt zou worden, dat alleen de toren zou worden gerestaureerd, of dat hij in zijn geheel zou worden hersteld. Uiteindelijk werden zowel het Schielandshuis als de Laurenskerk gerestaureerd.

Monumenten als de oude Beurs, de oude Synagoge, het gebouw van de VOC, de marinierskazerne en verschillende oude kerken gingen verloren, maar dit waren toch nooit echt toeristische attracties geweest. Voor het imago maakte dat dus niet veel uit. Ook werd besloten om de grote schouwburg niet te restaureren, iets wat later door sommigen werd betreurd. Maar op dat moment was het geen gebouw waar Rotterdammers veel waarde aan hechtte. En ondanks dat bijna de gehele omgeving afbrandde, bleef het Witte Huis wonderbaarlijk genoeg gespaard.

¹⁰⁶ *Bezoekt Rotterdam*, 7.

Dat de historische gebouwen veel schaarser waren geworden betekende niet dat ze meer aandacht kregen. Het weinige historisch erfgoed dat er nog over was in de binnenstad, kreeg ook nog eens minder aandacht. Historische bouwwerken behoorden niet meer tot de belangrijkste attracties.

*'Met adel van historie heeft het niets te maken. Ofschoon de Maasstad toch ook een kleurige geschiedenis heeft, bijna zo oud maar niet zo vol glanzende grandeur als die van Amsterdam, blijven historische herinneringen er zó ver op de achtergrond, dat men er nauwelijks acht op slaat.'*¹⁰⁷

Rotterdam, zo was de retoriek, had geen behoefte aan historie en keek liever vooruit. Heimwee naar het oude Rotterdam werd beschouwd als sentimenteel geneuzel van ouderen, die de oude stad nog mee hadden meegemaakt. In *Rotterdam* lezen we daarom:

*'De onvervalste, steevaste Rotterdammer heeft geen behoefte aan een decoratief verleden.'*¹⁰⁸

Wie om de geschiedenis van Rotterdam gaf, was dus eigenlijk geen echte Rotterdammer. En volgens de gids *Rotterdam, werkende stad* zat in de vroege geschiedenis al een voorbode van Rotterdams moderniteit:

*'Rotterdam behoort niet tot de oude steden van Nederland, zoals bijvoorbeeld Utrecht of Maastricht, welke al eeuwen bestonden, toen van Rotterdam nog in het geheel niet kon worden gesproken.'*¹⁰⁹

Er werd op gewezen dat het geen zin had om al te rouwig te zijn, want de oude stad zou toch niet terugkeren. Rotterdam bouwde een stad die paste bij de tijd en het had geen nut om te restaureren of te rouwen. Cocheret schreef daarom in *Rotterdam, werkende stad*:

*'Maar laten wij begrijpen, dat we niet tegelijkertijd kunnen hebben en gehad hebben . De oorlog heeft Rotterdam verarmd maar Rotterdam is rijk met wat het nog bezit, met wat het nieuw verkregen heeft en nog verkrijgen zal.'*¹¹⁰

¹⁰⁷ Besselaar, *Rotterdam*, 5.

¹⁰⁸ Besselaar, *Rotterdam*, 5.

¹⁰⁹ Nieuwenhuis en Cocheret, *Rotterdam, werkende stad*, 5.

¹¹⁰ Nieuwenhuis en Cocheret, *Rotterdam, werkende stad*, 14-15.

Rotterdam koos er bewust voor om verwoeste gebouwen niet opnieuw op te bouwen, maar volgens de reisgidsen was dat ook eigenlijk geen optie. Zo schreef *Bezoekt Rotterdam*:

*'Dit oude Rotterdam is historie geworden. Gedane zaken nemen geen keer en verwoeste steden keren niet terug.'*¹¹¹

Tenslotte was die oude binnenstad lang niet zo mooi als sommige mensen zich voorstelden. Zo wijzen een aantal gidsen op de gebreken van het vroegere Rotterdam:

*'Dat oude Rotterdam bezat misschien niet meer de roem van grote schoonheid, die het bij schrijvers uit vroegere eeuwen vaak had verworven, een schoonheid die door de werkdrijf en dynamiek der stad voor een deel verloren was gegaan.'*¹¹²

Rotterdam. The new city noemde het vooroorlogse centrum een 'higgledy-piggledy place, with buildings designed in a haphazard manner. In contrast, its successor is, as an American journalist once put it, 'a spacious airy complex of carefully zoned buildings designed for a city devoted to commerce and industry'.¹¹³

En volgens Baedeker was de vroegere stad 'rommelig, rauw, lawaaiig, in heel zijn onvervaarde werklust onverschillig voor zijn uiterlijk'.¹¹⁴

Rotterdammers keken daarom liever vooruit, aldus Herman Besselaar:

*'De oudere Rotterdammers kunnen er ietwat droefgeestig om lachen als zij daaraan denken, want o! die tijd!, maar meteen worden ze met trots vervuld als zij om zich heen zien.'*¹¹⁵

Tekenend voor de omgang met het verleden zijn de beschrijvingen van de Laurenskerk. Deze voorheen zo geliefde kerk was zeer ernstig beschadigd bij het bombardement. Hij werd daarom ongewild een symbool voor het bombardement, maar Rotterdam wilde daar niet graag aan herinnerd worden. Toch werd in 1952 begonnen met de restauratie. En daarmee was de Laurenskerk meer dan twaalf jaar een ruïne geweest. Pas in 1968

¹¹¹ *Bezoekt Rotterdam*, 2.

¹¹² *Bezoekt Rotterdam*, 2.

¹¹³ *Rotterdam. The new city*, 34.

¹¹⁴ Besselaar, *Rotterdam*, 6-7.

¹¹⁵ Besselaar, *Rotterdam*, 16.

zou de restauratie klaar zijn. Dat de kerk niet goed paste bij het moderne imago van Rotterdam blijkt wel uit de woorden van Herman Besselaar in *Rotterdam*:

*'de Grote Kerk, die als een toonbeeld van anachronisme midden in die "brave new world" staat, als een gotische relikwiekast in een schoenenwinkel.'*¹¹⁶

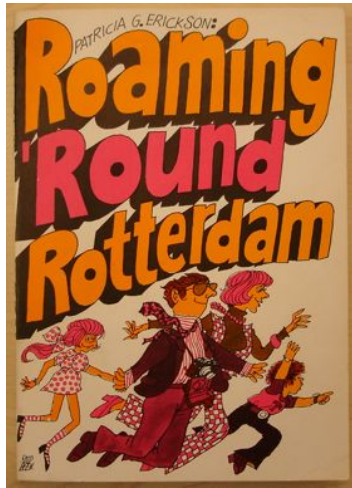
Delfshaven, de 'antiquiteitschijn van Rotterdam', wist nog wel steeds de aandacht op zich gevestigd.¹¹⁷

7.3 Conclusie

De periode 1940-1970 was er een van grote consistentie. Het zelfbeeld, zoals bijvoorbeeld geconcretiseerd in het Basisplan en uitgedragen door manifestaties als Ahoy', E55 en de Floriade, komt grotendeels overeen met het beeld zoals dat in de reisgidsen wordt uitgedragen. Rotterdam zag zichzelf als moderne stad, zelfs als dé moderne stad van Nederland en ook toeristen kregen dit beeld gepresenteerd. DE belangrijkste attractie was de wederopbouw en alles wat die voortbracht. Maar ook andere moderne attracties kregen veel aandacht. Voor de geschiedenis was in deze periode veel minder aandacht. Dat kwam niet alleen door het bombardement, want attracties als de Laurenskerk en het Schielandshuis kregen minder aandacht dan voor de oorlog.

¹¹⁶ Besselaar, *Rotterdam*, 21.

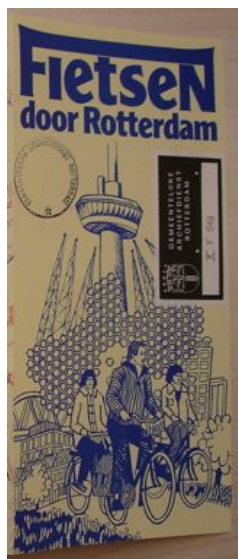
¹¹⁷ *Bezoekt Rotterdam*, 9.



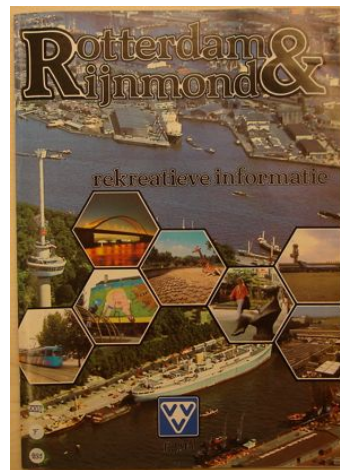
Roaming 'Round Rotterdam (1973)



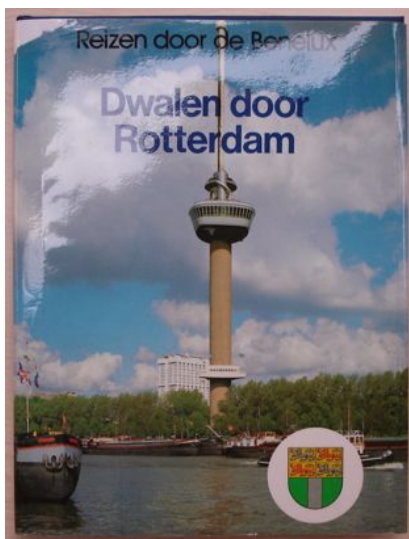
Plaats van Handeling Rotterdam (1973)



Fietsen door Rotterdam (1977)



Rotterdam & Rijnmond, recreatieve informatie (1981)



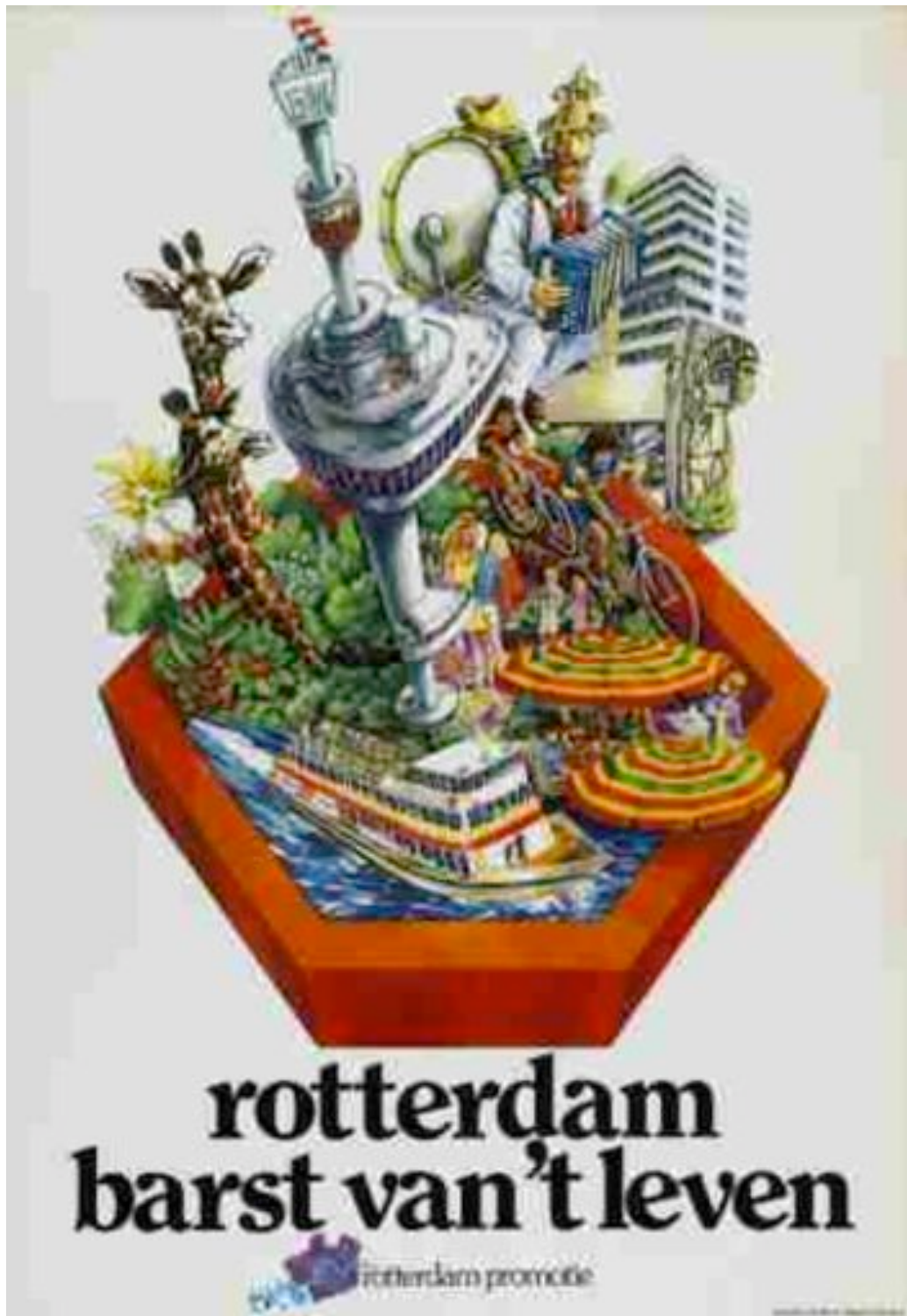
Dwalen door Rotterdam (1984)



Afbeelding 13: Affiche Rotterdam (1974)



Afbeelding 14: Affiche Rotterdam (ca 1970-1980)



Afbeelding 15: Affiche Rotterdam (1980)

8 Stad in twijfel

8.1 Zelfbeeld/context

In de eerste decennia na de oorlog was het zelfvertrouwen van Rotterdam groot. De stad bouwde de perfecte binnenstad en de haven bleef groeien. Ook ging het de stad economisch voor de wind: tot 1974 groeide bijna ieder jaar de hoeveelheid overgeslagen goederen in de havens. De bomen leken tot in de hemel te groeien. Het optimisme sloeg eind jaren zestig echter vrij plotseling om in twijfel. Een van de eerste publieke uitingen van de onvrede over de moderne binnenstad was de film *Stad zonder Hart* van Jan Schaper uit 1966. De film legde de nadruk op de leegte van de stad in de avond. Schaper toont brede wegen en strakke betonnen gebouwen. Volgens de voice-over wilden de Rotterdammers 'geen klinische, bezemschone stad'.¹¹⁸

Maar dat veel Rotterdammers er zo over dachten werd pas duidelijk na de publicatie van *De binnenstadsbeleving en Rotterdam* van R. Wentholt. De warenhuisketen Vroom en Dreesmann had Wentholt gevraagd om ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van het bedrijf een boek te schrijven. Hij besloot een enquête te houden naar de mening van Rotterdammers over de binnenstad. Daaruit kwam een overwegend negatief oordeel. Volgens Wentholt was dit negatieve oordeel te wijten aan het feit dat de binnenstad weinig gezelligheid, levendigheid en herbergzaamheid bezat.¹¹⁹

'Het boek bracht een brede maatschappelijke discussie over de stad op gang onder het pakkende motto: 'Die stad is van mij, ik ben van de stad'.¹²⁰ De kritiek op de binnenstad viel samen met de onvrede over de aanpak door de gemeente van de oude wijken van Rotterdam. Actiegroepen van bewoners keerden zich tegen de grootschalige sloop van hun buurten en eisten dat het gemeentebestuur zou investeren in bestaande wijken gemeenschappen.

Deze kritiek op de Rotterdamse binnenstad en onvrede met de sloop van oude wijken stond niet op zichzelf. Wereldwijd kwam er in de jaren zestig steeds meer kritiek op het modernisme als leidraad voor stedenbouwkundige kwesties. In 1961 publiceerde de Amerikaanse schrijfster Jane Jacobs het boek *Death and Life of the Great American Cities*.

¹¹⁸ Van Ulzen, *Dromen van een metropool*, 66.

¹¹⁹ Van de Laar, *Stad van formaat*, 542.

¹²⁰ Van de Laar, *Stad van formaat*, 543.

Dit boek zou een revolutie teweeg brengen in de wereld van de stedenbouw. Jacobs keerde zich hierin fel tegen de manier waarop grote delen van Amerikaanse steden werden gesloopt, zonder rekening te houden met de stedelijke gemeenschappen die daarmee verdwenen. Ze pleitte voor het behoud en het koesteren van kleine, organisch gegroeide stedelijke gemeenschappen, waar stedelijke functies sterk gemengd waren. De modernistische functiescheiding veegde ze daarmee van tafel. Haar ideeën kregen wereldwijd veel invloed.

Tegelijkertijd leidden de snelheid en het gemak waarmee veel oude gebouwen verdwenen tot een herwaardering van historische binnensteden. Tot die tijd zagen stedenbouwkundigen deze historische centra vooral als last en ook als woonomgeving waren ze niet erg in trek, maar gedurende de tweede helft van de jaren zestig en de gehele jaren zeventig werden er overal in Nederland plannen opgesteld om binnensteden te restaureren en te conserveren. Deze historische binnensteden boden namelijk wél geborgenheid en gezelligheid. Nieuw was dat niet alleen individuele gebouwen in aanmerking kwamen voor monumentenzorg, maar ook zogenaamde 'stadsgezichten'. Deze nieuwe visie op de ideale stad had logischerwijs grote consequenties voor Rotterdam. Rotterdam was in de naoorlogse periode namelijk hét voorbeeld geweest van moderne stedenbouw.

Ook wilden om praktische redenen steeds minder mensen in de stad wonen. Vooral jonge gezinnen trokken naar de omliggende gemeenten waar in hoog tempo woonwijken met veel eengezinswoningen werden aangelegd. Het autobezit nam sterk toe, wat voor velen de noodzaak wegnam om dicht bij het werk te wonen. De nieuwe woonbuurten buiten de stad waren rustiger en meer kindvriendelijk. Vanaf eind jaren zestig liepen de Nederlandse steden daarom leeg. In Rotterdam vertrokken al sinds het begin van de jaren vijftig meer mensen uit de stad dan er bij kwamen.¹²¹ Tot in de jaren zestig was de natuurlijke aanwas echter groter dan het migratietekort waardoor de bevolking nog wel groeide. Tussen 1965 en 1985 nam de bevolking van Rotterdam echter af. In 1973 bereikte het aantal vertrekkers een hoogtepunt.

Tenslotte leek de Rotterdamse haven zijn hoogtepunt te hebben bereikt. Hoewel de Rotterdamse haven tot 1974 groeide, leidde deze groei niet meer tot toenemende werkgelegenheid. Dat kwam omdat de haven sterk automatiseerde. Vanaf halverwege de jaren zeventig nam het aantal havenarbeiders af: in 1975 waren nog bijna 15.000

¹²¹ Van de Laar, *Stad van formaat*, 524.

mensen werkzaam in de overslag, in 1985 waren dat er iets meer dan 10.000. Bovendien bleef de haven zich verder richting zee verplaatsen. De dichterbij het centrum gelegen havens raakten in onbruik. Fysiek en economisch kwam er dus een grotere afstand tussen de binnenstad en de haven.

Daarbovenop kwam nog eens de economische stagnatie, die het gevolg was van de oliecrisis in 1973. De olieproducerende landen in het Midden-Oosten stelden een boycot in tegen een aantal Westerse landen die Israël hadden gesteund in de Jom Kippoeroorlog, waaronder Nederland. Vanaf de jaren vijftig had de petrochemische industrie een belangrijk aandeel gekregen in de Rotterdamse haven. Deze boycot, en de onrust op de oliemarkt die daarvan het gevolg was, raakten Rotterdam daarom hard. Waar Rotterdam in de periode 1945-1973 sterker dan andere steden had geprofiteerd van de groei van de internationale handel, werd de stad na 1973 harder getroffen door de economische crisis dan andere steden. De veranderende houding ten opzichte van stedenbouw, de desurbanisatie en de grenzen aan de groei van de haven waren factoren, die Rotterdam in een existentiële crisis stortten.

In 1970 vond er een vierde grote manifestatie plaats: Communicatie '70, kortweg C70. Deze eerste grote manifestatie sinds de Floriade in 1960 werd door het gemeentebestuur aangegrepen om tegemoet te komen aan de kritiek op de moderne binnenstad. In tegenstelling tot de manifestaties Ahoy', E'55 en de Floriade vond C70 plaats in het centrum van Rotterdam. In de binnenstad werden allerlei paviljoentjes gebouwd om een gezellige sfeer te creëren. De tentoonstelling had duidelijk minder aandacht voor technologie en industrie dan de eerdere manifestaties. C70 ademde een hang naar kleinschaligheid. Ter gelegenheid van dit evenement gaf de organisatie een gids uit met een aantal beschouwingen over de stad, de haven en de toekomst. In een begeleidende brief bij deze gids schreef de voorzitter van de organisatie, J.G. van der Ploeg:

*'C70 wil de poort zijn naar een meer herbergzame binnenstad.'*¹²²

C70 was vooral bedoeld om vijftig jaar bevrijding en wederopbouw te vieren, maar werd een katalysator voor publieke participatie in de discussie over de toekomst van Rotterdam.¹²³ De leidraad van het Basisplan dat er bijna geen woningen in het centrum werden gebouwd, werd overboord gezet en ook aan de scherpe

¹²² Brief voorzitter C70 bij *Rotterdam 25 jaar na dato* (Rotterdam 1970).

¹²³ Rooijendijk, *That city is mine!*, 153.

functiescheiding werd minder strikt vastgehouden. De grote, open ruimtes moesten zoveel mogelijk worden opgevuld om een gezelligere sfeer te creëren. Rotterdam wilde geen grote, moderne stad meer zijn, maar liever klein en gezellig.

8.2 Imago

Wat betekende de hang naar kleinschaligheid voor de manier waarop de rest van de wereld naar Rotterdam keek? In ieder geval konden we al zien dat de belangstelling onder toeristen afnam in deze periode. De grafiek in Afbeelding 3 vertoont een gat in de periode 1971-1979, maar het aantal informatieverstrekkingen van 1979 ligt lager dan dat van 1971. Dat zou nog kunnen betekenen dat alleen het jaar 1979 een dieptepunt laat zien, maar ook het Promotieplan van de VVV uit 1977 spreekt van een 'een dalende tendens in het bezoek'.¹²⁴ De interesse voor Rotterdam onder toeristen nam dus af tussen het einde van de jaren zestig en het midden van de jaren tachtig.

Ook de interesse van commerciële uitgeverij voor Rotterdam droogde op. Er verschenen lange tijd geen commerciële gidsen en brochures. De enige uitzondering daarop was het boek *Dwalen door Rotterdam* uit 1981, dat verscheen in de reeks Reizen door de Benelux en was, gezien het grote formaat en de harde omslag, meer een fotoboek dan een reisgids. De VVV en het Bureau Voorlichting bleven Rotterdam logischerwijs wel promoten, maar deze promotie was meer gericht op het bedrijfsleven dan op recreatieve toeristen. Zo publiceerde het Bureau Voorlichting en Publiciteit in 1973 de folder *Rotterdam: Plaats van Handeling* in vier talen (Nederlands, Engels, Duits en Frans), wat meer een promotionele folder dan een echte reisgids is, want afgezien van een lijst met bezienswaardigheden staat er geen praktische informatie in voor toeristen. Desondanks is het wel een zeer bruikbare bron voor dit onderzoek, want er staan genoeg beelden en typering in.

In datzelfde jaar publiceerde het Bureau Voorlichting en Publiciteit de gids *Roaming 'round Rotterdam*, geschreven door Patricia G. Erickson. Deze gids was vooral bedoeld voor 'citizens from abroad to settle down in Rotterdam and to enjoy their new place of residence.' Maar, schreef burgemeester W. Thomassen in het voorwoord: 'tourists will also find it convenient to have this guide at hand.'¹²⁵ Deze gids staat daarom wel vol met allerlei bezienswaardigheden en praktische tips.

¹²⁴ Promotieplan VVV 1977, 4.

¹²⁵ Patricia G. Erickson, *Roaming 'Round Rotterdam* (Rotterdam 1973), 5.

In 1977 gaf de stichting Rotterdam Promotie een vouwblad uit met een aantal fietstochten in Rotterdam en omgeving. Hoewel de titel (*Fietsen door Rotterdam*) doet vermoeden dat er veel door de stad zal worden gefietst, zijn de routes vooral gericht op de omgeving van Rotterdam. Desondanks wordt er in de tekst in deze folder wel wat over Rotterdam verteld. Tenslotte heb ik voor deze periode een aantal toeristische affiches van Rotterdam gebruikt, die zijn gedrukt door de VVV. Deze zijn te zien in de Afbeeldingen 13 tot en met 15.

In de periode 1940-1970 was het beeld dat de toeristische publicaties van Rotterdam schetsten behoorlijk consistent. Rotterdam was een moderne stad, die model stond voor andere steden. Na 1970 kwam er een einde aan dit beeld en verdween ook die consistentie. De schrijvers van de reisgidsen leken Rotterdam te willen neerzetten als een veelzijdige stad. Dat blijkt allereerst uit de manier waarop het moderne wordt benaderd.

Sommige brochures houden sterker vast aan het beeld van Rotterdam als grote, moderne stad dan andere. Maar wat we wel kunnen vaststellen, is dat de adoratie voor alles wat modern is, die de vorige periode kenmerkt, na 1970 is afgenomen. In de toeristische bronnen wordt het moderne van Rotterdam niet meer expliciet in woorden bejubeld, terwijl dat eerder juist heel sterk het geval was. Qua beeld ligt dat wat anders. Niemand kon er namelijk omheen dat Rotterdam voornamelijk moderne, zakelijke gebouwen had. De gebouwen stonden er nu eenmaal. Maar er werd wel een poging gedaan om dit beeld te nuanceren, bijvoorbeeld door historische elementen sterker terug te laten komen op de foto's. We zien dit ook terug in de vormgeving. Om de stad minder kil en zakelijk over te laten komen, werden veel tekeningen gebruikt in plaats van foto's. Daarnaast verschijnen er meer mensen op de illustraties en foto's in de gidsen. Daarmee willen de samenstellers van de gidsen waarschijnlijk meer nadruk leggen op de gezelligheid van de binnenstad.

Wat verder direct opvalt is dat het belangrijkste symbool van Rotterdams moderniteit uit de naoorlogse periode, de wederopbouw, na 1970 nauwelijks nog als een attractie wordt beschouwd. Nergens wordt het Bouwcentrum, de Lijnbaan of het Groothandelsgebouw genoemd en de wederopbouwritten stopten na 1966 met rijden. Ook op de foto's zijn bijna geen gebouwen meer te zien die typerend zijn voor de wederopbouw.

Hoewel de moderne architectuur wat naar de achtergrond verdween, bleef de Euromast, een van de modernste bouwwerken van Rotterdam, wel een belangrijk icoon van de stad. Hij siert een aantal omslagen van gidsen en werd de belangrijkste attractie van Rotterdam. Ook op de affiches in Afbeeldingen 13 tot en met 15 neemt de Euromast een prominente plaats in. Het was dan ook een zeer herkenbaar symbool voor de stad. Bovendien konden bezoekers met een lift naar het platform op 100 meter hoogte om onder de indruk te raken van de uitgestrektheid van de haven en de stad.

Wat nog meer opvalt, is dat bijna alle attracties zich buiten de binnenstad bevinden. Zo zijn volgens *Dwalen door Rotterdam* de belangrijkste attracties van Rotterdam: de Euromast, Diergaarde Blijdorp en de havenrondvaarten van Spido.¹²⁶ Geen van deze attracties bevindt zich in het centrum. In plaats daarvan is er in de toeristische publicaties een grotere aandacht voor de omgeving van Rotterdam. Omringende steden als Schiedam, Dordrecht en Gouda, steden met een uitgesproken historisch karakter krijgen een meer prominente plek.

Ook het autoverkeer, tot in de jaren zestig vooral beschouwd als een symbool van vooruitgang, werd niet meer positief gevonden:

*'Het autoverkeer heeft de fietser weggedrukt uit het verkeersbeeld.'*¹²⁷

Naast de afname van de waardering voor alles wat modern was, nam ook het vertrouwen in Rotterdam als voorbeeldstad af. Vóór 1970 zagen we dat Rotterdam regelmatig werd voorgesteld als een modelstad. Na 1970 komen we dat niet meer tegen. De verwachting dat andere steden er in de toekomst net zo uit zullen zien als Rotterdam wordt niet meer gekoesterd. Rotterdam wordt nu vooral gepresenteerd als een unieke stad. Patricia Erickson schrijft hierover:

*'Rotterdam is Rotterdam. It is NOT Amsterdam, Washington D.C., London, nor any of the hundreds of home towns of foreigners living here. It has its own offerings - its own charm, even; but it also has its own special frustrations for newcomers.'*¹²⁸

En in *Rotterdam, Plaats van Handeling* kunnen we lezen:

¹²⁶ K.A. van den Hoek en B. Bouland, *Dwalen door Rotterdam* (Breda 1984), 91.

¹²⁷ *Fietsen door Rotterdam* (Rotterdam 1977).

¹²⁸ Erickson, *Roaming*, 6.

*'Rotterdam onderscheidt zich van alle andere steden ter wereld.'*¹²⁹

De andere topattractie van weleer, de haven, bleef wel een belangrijk beeldelement voor Rotterdam en een van de voornaamste attracties. De havenrondvaart van Spido werd in deze periode nog meer naar voren geschoven. Maar de haven was onlosmakelijk verbonden geweest met het beeld van een moderne stad. Zonder haven was Rotterdam waarschijnlijk niet zo'n moderne stad geweest.

Een ander contrast met de vorige periode is de manier waarop er wordt omgegaan met arbeid. Het bejubelen van de werkstad was inmiddels voorbij. 'Werkstad' werd nu geassocieerd met 'weinig te doen' en dat imago wilde Rotterdam niet hebben. De nuance dat Rotterdam niet alleen een werkstad is, die we in de vorige perioden al tegenkwamen, komt in deze periode nog sterker naar voren. Volgens Plaats van Handeling deed Rotterdam 'meer dan alleen maar havens bouwen. Voor wie de weg weet is er heel wat te beleven, heel wat te zien.'¹³⁰ En Erickson was het hartgrondig oneens met 'the adage that Rotterdam is a working city alone... it is a far nicer place to live than most people realize.'¹³¹

De meeste gidsen benadrukken daarom dat er juist relatief veel te doen is in Rotterdam op het gebied van ontspanning en cultuur. De folder Rotterdam & Rijnmond, uitgegeven door de VVV, moest dit duidelijk maken. De lezer van deze leerde dat '[k]unstkijken kàn in Rotterdam en regio. Hier en daar mag dan wel worden verkondigd dat de noeste werkstad in cultureel opzicht een soort achtergebleven gebied is, een korte verkenning al levert volop bewijzen van het tegendeel.'¹³²

En ook de lokale horeca krijgt veel aandacht:

*'Elke stad heeft de horeca die zij verdient. Rotterdam heeft daarom de gevarieerde horeca die een bruisende wereld-, werk- en havenstad toekomt.'*¹³³

Ook krijgt cultuur een belangrijker plek in het beeld. Zo zien we in de affiches in Afbeelding 13 tot en met 15 allerlei culturele elementen, zoals museum Boijmans-Van

¹²⁹ Plaats van Handeling, (Rotterdam 1973), 3.

¹³⁰ Plaats van Handeling, 3.

¹³¹ Erickson, *Roaming*, 6.

¹³² Rotterdam & Rijnmond, *rekreatieve informatie* (Rotterdam 1981), 56.

¹³³ Rotterdam & Rijnmond, 9.

Beuningen, concertzaal De Doelen, Diergaarde Blijdorp en een straatmuzikant. Tevens wordt de veelzijdigheid van Rotterdam benadrukt:

*'Wandelend door Rotterdam ontdekt u een stad met opmerkelijke tegenstellingen. Fraaie, ruim opgezette parken wisselen strakke betonnen gebouwen af. De rust van de buitenwijken staat in schrille tegenstelling tot de koortsachtige levendigheid rond de havens van de Maasstad. Hier klopt het hart van één van de belangrijkste wereldhavens.'*¹³⁴

Ondanks dat culturele instellingen als museum Boijmans-Van Beuningen en De Doelen meer aandacht krijgen, is het toch een lichtere vorm van vermaak die de meeste aandacht krijgt. Diergaarde Blijdorp is namelijk, samen met de Euromast en Spido, een van de belangrijkste attracties in deze periode.

In de vorige periode had Rotterdam een zeer duidelijk profiel van werkstad van de toekomst. De geschiedenis had daarin slechts een kleine rol. In de jaren '60 en '70 konden historische binnensteden op steeds meer waardering rekenen. Wat betekende dat voor Rotterdam, dat geen oude binnenstad meer had?

In de brochures wordt wel getracht om de historische aspecten wat meer aandacht te laten krijgen. Zo zien we dat geprobeerd is om de historische elementen, zoals Delfshaven, wat meer te laten zien op de foto's en in de affiches. Op veel foto's zien we bijvoorbeeld dat moderne gebouwen naast historische gebouwen zijn afgebeeld.

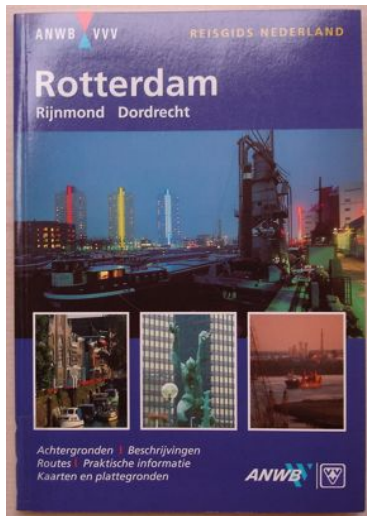
Historische plekken en gebouwen werden bovendien weer belangrijk als attractie. De Laurenskerk kon bijvoorbeeld na lange tijd gesloten te zijn geweest weer bezichtigd worden. In 1968 werd de restauratie afgerond en kreeg de Laurenskerk een meer prominente plaats, niet alleen als attractie, maar ook als symbool van Rotterdam. En ook Delfshaven treedt in deze periode meer naar de voorgrond. Niet voor niets wordt in 1969 het oude deel van Delfshaven een beschermd stadsgezicht.

8.3 Conclusie

In deze periode zag Rotterdam zichzelf nog steeds als een grote, moderne stad, maar dat werd niet meer als iets positiefs gezien. Het moderne stond in de ogen van veel Rotterdammers gelijk aan onherbergzaamheid. Rotterdam wilde liever klein en gezellig zijn. In de toeristische literatuur zien we deze twijfel terug. Tussen de reisgidsen zien we

¹³⁴ Van den Hoek en Bouland, *Dwalen door Rotterdam*, (stofomslag).

in deze periode weinig consistentie. Rotterdam wordt nog wel een moderne stad genoemd, maar de positieve toon is verdwenen. We zien de aandacht verschuiven van de binnenstad naar de omgeving van Rotterdam en van het moderne naar cultuur en historie.



Rotterdam, Rijnmond, Dordrecht (1994)



Marco Polo Rotterdam (2000)



City Spots Rotterdam (2008)



R'zine (2009)

9 Moderne cultuurstad

9.1 Zelfbeeld/context

De periode van twijfel duurde niet lang. In de jaren tachtig kantelde het zelfbeeld opnieuw. Vaak wordt in dit verband het jaar 1987 als beslissend jaar beschouwd. In dat jaar werden er twee rapporten gepubliceerd in opdracht van de gemeente Rotterdam, die een heel ander beeld van Rotterdam neerzetten dan in de periode ervoor. De eerste, onder de naam *Nieuw Rotterdam*, was geschreven door een onafhankelijke commissie, de tweede, *Vernieuwing van Rotterdam*, onder directe verantwoordelijkheid van het College van Burgemeester en Wethouders.

Beide rapporten markeren een breuk in het denken over de binnenstad doordat ze opnieuw een beeld neerzetten van een modern en grootstedelijk Rotterdam met hoogbouw. Dat er bewust een nieuwe weg in werd geslagen blijkt wel uit de woorden die in het rapport *Nieuw Rotterdam* worden gesproken over de voorgaande periode: 'sterk gedateerd aandoende inrichtingsprincipes, waarbij de open ruimte niet als uitdaging maar als probleem werd ervaren.'¹³⁵ Er wordt in deze rapporten voor het eerst gesproken over de ontwikkeling van de Kop van Zuid, een voormalig havengebied op de Linker Maasoever dat moest worden herontwikkeld tot een grootstedelijk woon- en werkgebied. Ze zouden dan ook een nieuwe periode inluiden in de stedenbouw in Rotterdam.

Dat Rotterdam zich weer ging zien als moderne, internationale stad, had met een aantal factoren te maken. Een van de redenen waarom Rotterdam weer aan zelfvertrouwen won, was dat steden internationaal, en moderne steden in het bijzonder, weer op meer waardering konden rekenen, als plek om te wonen én als plek om te werken.

Een van de oorzaken van deze herwaardering van de stad als woonplek is van demografische aard. De laatste decennia nam het aantal een- en tweepersoonshuishoudens sterk toe. Vooral alleenstaanden namen rap in aantal toe: in 1985 waren er in Nederland ongeveer anderhalf miljoen eenpersoonshuishoudens, in 2010 waren dat er ongeveer 2,7 miljoen; in vijftientig jaar dus bijna een verdubbeling.¹³⁶ Voor deze kinderloze groep was de stad een aantrekkelijke woonomgeving vanwege de hoge dichtheid van voorzieningen en sociale netwerken.

¹³⁵ Geciteerd in Van Ulzen, *Dromen van een metropool*, 104.

¹³⁶ <http://statline.cbs.nl> (20-6-2011)

Ook het groeiende aantal files als gevolg van het toenemend aantal forenzen zorgde ervoor dat mensen dicht bij hun werk wilden wonen. Vanaf de jaren tachtig nam daardoor het aantal inwoners van de Nederlandse steden, na jaren van krimp, weer toe.

Naast plek om te wonen, werd de stad ook weer belangrijker als vestigingsplaats voor bedrijven. Dat had te maken met economische veranderingen in de westerse steden. Zo nam het aandeel van de industriële productie in de stedelijke economie af. Deze verdween naar opkomende economieën in Azië en Zuid-Amerika, vooral vanwege de lage lonen aldaar. In de Europese en Amerikaanse steden verschoof het zwaartepunt daarom naar dienstgerichte bedrijvigheid, hoofdzakelijk in de financiële sector. Hoofdkantoren van dienstgerichte bedrijven vestigden zich om strategische redenen en vanwege status graag in het centrum van een stad. In het huidige proces van globalisering zijn steden daarom de belangrijkste knooppunten in het internationale netwerk. Volgens Rodger en Sweet zijn wereldsteden: 'crucial nodal points of global networks'¹³⁷

Ook volgens de Amerikaanse sociologe Saskia Sassen zijn steden de plekken waar de globalisering zich concentreert. Volgens haar concentreert dit proces zich in een beperkt aantal zeer grote, internationaal georiënteerde steden.¹³⁸ Wereldwijd zijn er slechts zo'n 20 à 30 van dergelijke global cities. Op basis van de criteria van Sassen stellen het Amerikaanse tijdschrift *Foreign Policy*, het consultancybureau A.T. Kearney en de Chicago Council on Global Affairs ieder jaar een ranglijst samen van deze global cities. In 2010 stond New York bovenaan deze lijst van 65 steden. De ranking wordt opgemaakt aan de hand van vijf criteria: 1) de hoeveelheid zakelijke activiteit, 2) de aantrekkingskracht op mensen, 3) de hoeveelheid informatie-uitwisseling, 4) het niveau van culturele voorzieningen en 5) de mate waarin de stad internationale politiek beïnvloedt.¹³⁹

Rotterdam komt niet in deze lijst voor. Maar wat in dit verband belangrijker is, is dat veel steden, waaronder Rotterdam, wel graag bij deze global cities willen horen. Deze steden willen graag de uitstraling hebben van zo'n global city en daar horen bepaalde

¹³⁷ Rodger and Sweet, 'The changing nature of urban history'.

¹³⁸ Saskia Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo* (New Jersey – Woodstock 2001).

¹³⁹ 'Global Cities Index Methodologies'

http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/08/18/global_cities_index_methodology (22-6-2011).

uiterlijke kenmerken bij, zoals wolkenkrabbers, een rijk cultureel leven, veel nachtelijke verlichting, en een mooi waterfront.

De internationale toename van het belang van grote, moderne steden had dus grote consequenties voor Rotterdam. Rotterdam kon weer de nadruk gaan leggen op zijn sterke punten, zoals het zakelijke centrum, de goed bereikbaarheid van de binnenstad en vrijheid die architecten hier genoten. 1987 was het jaar waarin de gemeente een nieuw geluid liet horen. Maar volgens Patricia van Ulzen is de herwaardering van het grootstedelijke, moderne Rotterdam eind jaren zeventig al begonnen bij een kleine, groeiende culturele klasse in Rotterdam.¹⁴⁰ In de jaren zestig en begin jaren zeventig liep Rotterdam in cultureel opzicht ver achter bij steden als Amsterdam en Den Haag, maar vanaf het einde van de jaren zeventig begon het aantal culturele initiatieven sterk te groeien. Er ontstond een 'creatieve klasse', zoals de Amerikaanse socioloog Richard Florida het noemt.

Deze creatieve klasse, bestaande uit kunstenaars en cultureel ondernemers, vond dat Rotterdam een gunstig cultureel klimaat had, juist omdat er geen sterke culturele traditie bestond in de Maasstad. In Rotterdam zou daarom meer creatieve vrijheid zijn dan in andere steden, waardoor er veel vernieuwing plaatsvond. Volgens Van Ulzen werd Rotterdam daarbij vaak vergeleken met Amsterdam, waar wel een sterke culturele traditie en daardoor minder een gevoel van artistieke vrijheid bestond. Onder deze creatieve klasse ontstond de 'droom' dat Rotterdam zou kunnen uitgroeien tot een echte metropool. Gezien de rapporten uit 1987 nam het gemeentebestuur deze droom over. Ook onder gewone Rotterdammers is dit beeld inmiddels populair. Onder andere de populariteit van de foto's van Paul Martens toont dit aan. Martens beeldt Rotterdam, door middel van bepaalde fotografische trucs, grootstedelijker af dan de stad in werkelijkheid is. Zijn foto's vinden gretig aftrek bij de Rotterdamse bevolking.

Bij deze grootstedelijke droom hoorde ook een cultureel sterke stad. Vanuit de gemeente nam het aantal culturele initiatieven sterk toe. Tussen 1985 en 1995 kreeg Rotterdam er acht nieuwe musea bij, waaronder een aantal die tegenwoordig internationale waardering genieten.¹⁴¹ Ook een aantal grote jaarlijkse evenementen werd in deze periode voor het eerst georganiseerd. In 1981 werd de eerste marathon

¹⁴⁰ Van Ulzen, *Dromen van een metropool*.

¹⁴¹ E.A.G. van den Bent, *Proeftuin Rotterdam. Bestuurlijke maakbaarheid tussen 1975 en 2005* (Rotterdam 2010), 39.

van Rotterdam gehouden en in 1984 werd het Zomercarnaval voor het eerst in Rotterdam gevierd. Dit festival is sterk geïnspireerd op het carnaval zoals dat wordt gevierd in Latijns-Amerikaanse landen. Deze culturele verrijking van de stad leidde in 1994 tot de kandidaatstelling voor Europese Culturele Hoofdstad 2001, een titel die Rotterdam samen met Porto in de wacht sleepte. Dit zorgde voor een nog sterkere culturele infrastructuur.

9.2 Imago

Op het gebied van toerisme werden er verschillende nieuwe initiatieven ontplooid. De VVV lanceerde in 1994 de campagne 'Ben je gisteren voor het laatst geweest, dan loop je vandaag al weer achter', waarmee duidelijk de dynamiek van Rotterdam moest worden benadrukt.¹⁴² En in het jaar 2000 werden de VVV en enkele andere toeristische instellingen samengevoegd tot de stichting Rotterdam Marketing en Promotie. Dit betekende een nieuwe impuls voor de professionalisering van de stadspromotie.

De inspanningen om meer toeristen te trekken betaalden zich uit. We zien tussen 1990 en 1998 een sterke toename in het toerisme naar Rotterdam, bijna een verdubbeling. Voor de periode na 1998 heb ik geen cijfers kunnen vinden, maar de vraag is ook hoe representatief die zouden zijn in dit tijdperk waarin iedereen de benodigde informatie eenvoudig via internet kan vinden.

Er is in deze periode ook een hernieuwde aandacht voor Rotterdam vanuit commerciële uitgevers. Zo verscheen in 2000 voor het eerst een *Marco Polo*-reisgids over Rotterdam. Dat deze gids een succes was, blijkt wel uit het feit dat in 2005 de derde druk verscheen. Deze gids is in het Engels en het Nederlands verschenen. Daarnaast verscheen er in 2008 een reisgids in het Engels, de *City Spots Rotterdam*, uitgegeven door Thomas Cook Publishing. Inmiddels is er in 2010 ook van deze gids een tweede druk van verschenen.

De stichting Rotterdam Marketing geeft de laatste jaren jaarlijks een *R'zine* uit, een gratis reisgidsje in verschillende talen, die ook gratis is te downloaden. Daarnaast heeft de gemeente een 'Rondje Rotterdam' uitgezet. Door middel van een kaart en wegwijsbordjes op straat kunnen toeristen zelfstandig een toeristische route door de stad lopen.

¹⁴² 'Rotterdam ontwikkelt zich in sneltreinvaart', *Telegraaf*, 16-7-1994.

Welk beeld komt er naar voren uit deze reisgidsen en stadswandeling? Aanvankelijk was er nog enige voorzichtigheid, maar in de jaren negentig en vooral vanaf 2000 wordt Rotterdam in de reisgidsen weer duidelijk als moderne stad gepresenteerd. Zo heeft de schrijfster van *City Spots* het over 'a dynamic city, which, upon first encounter, swiftly dispels any prior notions about the Netherlands being a land of clogs, windmills and quaint gabled houses, lining picturesque canals.'¹⁴³

Toch houdt 'modern' in deze periode iets anders in dan in de periode 1940-1970. Waar Rotterdam in de naoorlogse periode vooral modern was vanwege de stedenbouwkundige aspecten en de haven, zit het hem de laatste decennia vooral in de moderne architectuur. Het moderne wordt benadrukt door Rotterdam als dé architectuurstad van Nederland, of zelfs van Europa, neer te zetten. Ook wordt Rotterdam wordt in de reisgidsen dé hoogbouwstad van Nederland genoemd. En met een flinke dosis overschatting wordt tegenwoordig vaak de titel 'Manhattan aan de Maas' gebruikt.¹⁴⁴ Wie de beschrijving van Van Bruggen in *Rotterdam, Rijnmond, Dordrecht* leest, krijgt de indruk met een echte metropool van doen te hebben:

*'De indrukwekkendste manier om Rotterdam binnen te komen is 's avonds vanuit het oosten langs de Maas. U ziet dan het mooiste stedelijke landschap van Nederland. De grillige skyline van de hoogbouw, de weerspiegeling van de lichten in de rivier. en het silhouet van de bruggen hebben een allure die zijn weerga niet kent.'*¹⁴⁵

Hoewel de skyline een belangrijk beeldelement is in de gidsen, zijn de hoge gebouwen geen echte attractie, anders dan in bijvoorbeeld New York, waar het Empire State Building en het Rockefeller Center tot de belangrijkste attracties behoren. De Rotterdam wolkenkrabbers zijn daarentegen niet te bezichtigen voor toeristen.

Het gaat de reisgidsen niet alleen om de hoogte van de gebouwen. Rotterdam wordt ook gepresenteerd als de stad waar architecten het experiment niet uit de weg gaan en waar altijd iets spannends gebeurd op het gebied van architectuur. En Rotterdam heeft inderdaad een aantal bijzondere gebouwen, zoals de kubuswoningen van Piet Blom, de Kunsthal en ook de Van Nellefabriek en het Witte Huis spreken nog steeds tot de verbeelding van veel mensen. Rotterdam wordt gepresenteerd als een stad 'waar binnen- en buitenlandse architecten letterlijk en figuurlijk alle ruimte krijgen', die

¹⁴³ Pip Farquharson, *City Spots, Rotterdam pocket guides* (Peterborough 2008), 9.

¹⁴⁴ Henk van Bruggen, *Rotterdam, Rijnmond, Dordrecht* (Rotterdam 1994), 43.

¹⁴⁵ Van Bruggen, *Rotterdam, Rijnmond, Dordrecht*, 43.

daardoor continu verandert van uiterlijk.¹⁴⁶ Volgens Frits Baarda, de schrijver van *Marco Polo Rotterdam*, kan '[d]e voortdurende verandering [...] worden gezien als de grootste attractie' ¹⁴⁷

De kubuswoningen vormen dus een van de meest opvallende bouwwerken van Rotterdam. Dit zijn een reeks woningen in het centrum in de vorm van gekantelde kubussen op palen. Deze kubuswoningen zijn een typische uiting van het verlangen van Rotterdam in de jaren zeventig om kleiner en knusser te zijn. Ze blijken tevens een zeer geschikt icoon te zijn voor het moderne Rotterdam. Deze markante gebouwen komen dan ook vaak terug in de gidsen en ze worden als belangrijke toeristische attractie beschouwd. Een van de woningen is al bij oplevering tot 'kijkkubus' gedoopt, waar toeristen een bezoekje aan kunnen brengen. Hier kunnen ze beleven hoe het is om in een huis te leven met schuine muren.

Een van de meest gebruikte en markante bouwwerken is tegenwoordig de Erasmusbrug, die in 1996 werd geopend. Van tevoren had men al de rol van landmark toegedicht aan de Erasmusbrug. Een ander doel was om de Kop van Zuid te verbinden met het stadscentrum en zo het centrum van Rotterdam uit te breiden naar de Linker Maasoever. Van alle Rotterdamse bouwwerken wordt de Erasmusbrug het meest gebruikt als beeldelement.

Hoewel de haven nog steeds erg belangrijk is voor Rotterdam, is de haven als attractie en beeldmerk wat naar de achtergrond gedrukt en wordt niet meer als een van de belangrijkste attracties beschouwd. We zien daardoor minder foto's van de haven terug. De haven was veel minder dan in voorgaande perioden een aspect waaraan Rotterdam zijn identiteit ontleende. De rivier daarentegen blijft wel een belangrijk beeldelement. Dat komt doordat het rivierfront een belangrijk beeldelement van een wereldstad is. Hoewel de haven niet meer het belangrijkste icoon van Rotterdam is en er in de binnenstad niet meer zoveel wordt gebouwd als in de decennia vlak na de oorlog, blijkt het etiket van 'werkstad' hardnekkig te zijn. Dat blijkt wel uit wat Farquharson schrijft over het imago van Rotterdam:

*"There's a saying that, in Rotterdam, shirts are sold with the sleeves already rolled up."*¹⁴⁸

¹⁴⁶ *R'zine* (Rotterdam 2009), 8.

¹⁴⁷ Frits Baarda, *Marco Polo Rotterdam* (Houten 2005), 5.

¹⁴⁸ Farquharson, *City Spots*, 18.

Tegelijkertijd zien we, nog sterker dan in de vorige periode, een nadruk op wat Rotterdam aan cultuur te bieden heeft. Een cultureel rijke stad is immers interessant voor toeristen. Een goede toeristenstad kan niet zonder musea. De gidsen hameren er daarom in deze periode op dat Rotterdam een rijk cultureel leven heeft. Vooral de Rotterdamse musea, zoals Museum Boijmans – Van Beuningen, de Kunsthal, het NAI, het Wereldmuseum en het Maritiem Museum, zijn prominent aanwezig. De eerste behoort zelfs tot de meest gerenommeerde musea van Nederland. Rotterdam werd sinds de jaren zeventig verrijkt met veel nieuwe musea en dat wordt duidelijk uitgedragen door de reisgidsen. Dat is immers iets waar veel toeristen op af komen. Ook de gidsen benadrukken de aanwezigheid van musea en kunst in Rotterdam:

*'Rotterdam has a massive contemporary art scene.'*¹⁴⁹

Volgens Van Bruggen hebben de musea bijgedragen aan de internationale allure van Rotterdam:

*'De tweede stad van ons land heeft haar imago van saaiheid afgeschud met een ware explosie van musea, interessante architectuur en evenementen. Het culturele aanbod is enorm verbreed. Dankzij deze ontwikkelingen heeft de Maasstad een eigen, 'onnederlandse' sfeer gekregen.'*¹⁵⁰

En volgens R'zine kun je 'in Rotterdam [...] je voor kunst en cultuur letterlijk alle kanten op.'¹⁵¹

En ook Baarda geeft de musea een prominente plaats:

*'Musea in Rotterdam zijn talrijk: er zijn ruim dertig grote en kleinere. De verscheidenheid is groot, met Museum Boijmans Van Beuningen en de Kunsthal Rotterdam als internationaal erkende musea...'*¹⁵²

Naast musea worden de toeristen gewezen op de grote evenementen in Rotterdam, zoals de jaarlijkse marathon, het Zomercarnaval, het multiculturele Dunya Festival, Bavaria City Racing en tot voor kort de Dance Parade. Vooral het Zomercarnaval is een fotogeniek evenement en komt vaak terug in de reisgidsen. Het Zomercarnaval is een op

¹⁴⁹ Farquharson, *City Spots*, 22.

¹⁵⁰ Van Bruggen, *Rotterdam, Rijnmond, Dordrecht*, 6.

¹⁵¹ R'zine, 20.

¹⁵² Baarda, *Marco Polo*, 37.

het Zuid-Amerikaanse carnaval geïnspireerd feest in de binnenstad van Rotterdam. Een grote optocht met, vooral Antilliaanse en Surinaamse dansers, trekt jaarlijks door de stad. In 2010 organiseerde Rotterdam eenmalig de start van de Tour de France, wat wereldwijd veel publiciteit heeft opgeleverd. Bij de eerste etappe was de Erasmusbrug het startpunt. Met de grote evenementen trekt Rotterdam jaarlijks miljoenen toeristen en ze kunnen daarom tot de belangrijkste attracties gerekend worden.

Ook het multiculturele aspect van Rotterdam krijgt veel aandacht. Vanaf de jaren zestig vestigden zich grote aantallen niet-westerse migranten in Nederland. Een ruime meerderheid van hen vestigde zich in de grote steden. Anno 2011 is 37 procent van de Rotterdamse bevolking van niet-westerse afkomst, waarbij de meeste immigranten uit Marokko, Turkije, Suriname en de Nederlandse Antillen komen.¹⁵³ De West-Kruiskade is een van de straten in Rotterdam waar dit het meest zichtbaar is. De straat begint vlak bij het Centraal Station, wat handig is voor toeristen. Lange tijd was de West-Kruiskade een no-go area, maar in de jaren negentig verbeterde het imago van deze straat. De straat staat nu zelfs in de lijst van 'tips' van de Marco Polo reisgids.

De sterke nadruk op musea, evenementen en exotische culturen geven de toerist een beeld van Rotterdam als een bruisende, gezellige stad. Dat is heel anders dan in de periode 1940-1970. Waar gezelligheid in die periode niet paste in een moderne binnenstad, gaat het in de huidige periode juist heel goed samen met een moderne binnenstad. Moderne architectuur en cultuur dragen bij aan het imago van metropool:

*'Uitgaan met grootstedelijke allure doe je natuurlijk in Rotterdam.'*¹⁵⁴

Volgens Baarda heeft Rotterdam zelfs het imago van werkstad van zich afgeworpen:

*'Rotterdam is van een echte werkstad uitgegroeid tot een cultuur- en uitgaansstad.'*¹⁵⁵

Zo zien we in de gidsen veel foto's waar vrolijke, uitbundige mensen een centrale plaats in nemen. Daarnaast zien we veel foto's van terrassen, cafés, restaurants en nachtelijke verlichting, wat de suggestie wekt dat er ook 's nachts wordt geleefd in Rotterdam. Hoewel Rotterdam het etiket 'werkstad' niet van zich af heeft weten te werpen, is de stad er tegelijkertijd in geslaagd om de stad cultureel op de kaart te zetten. Het een sluit het ander blijkbaar toch niet uit.

¹⁵³ <http://rotterdam.buurtmonitor.nl/> (28-6-2011).

¹⁵⁴ *R'zine*, 84.

¹⁵⁵ Baarda, *Marco Polo*, 79.

De historie krijgt in deze periode weer minder aandacht. In de vorige periode was nog een poging gedaan om de historie weer een wat meer prominente plek te geven in het toeristisch beeld, in deze periode wordt het weer minder. En ook nu weer wordt er op gewezen dat Rotterdammers geen behoefte hebben aan geschiedenis:

*'Nostalgische Rotterdammers behoren tot de minderheid'*¹⁵⁶

Een belangrijke uitzondering daarop is Delfshaven. Dit stukje Rotterdam krijgt relatief veel aandacht en wordt zelfs gepresenteerd als een 'oud stukje Rotterdam'. En dat is misschien niet zo vreemd, aangezien Delfshaven wel voldoet aan het beeld dat veel buitenlanders van Nederland hebben. Delfshaven blijft dan ook een belangrijke attractie, die veel wordt aangeprezen. Het Schielandshuis en de Laurenskerk, in het verleden toch belangrijke attracties en iconen voor de stad, krijgen bijna geen aandacht meer.

9.3 Conclusie

Rotterdam zag zichzelf vanaf de late jaren tachtig weer graag als een grote, moderne stad en in de reisgidsen zien we dat terug, vooral in de wat latere reisgidsen. Het moderne was zo belangrijk, dat de geschiedenis een ondergeschoven kindje werd. Toch zijn er wel verschillen met de periode 1940-1970: Rotterdam wordt niet meer gepresenteerd als een stad, die model moet staan voor Nederlandse steden, maar als unieke, 'on-Nederlandse' stad. Het is niet meer de stad van de toekomst. De stad wordt ook niet meer neergezet als pure werkstad, maar juist de cultuur van Rotterdam is erg belangrijk geworden.

¹⁵⁶ Baarda, *Marco Polo*, 5.

10 Slotwoord

Net als het zelfbeeld is het imago, in relatief korte tijd, aan sterke veranderingen onderhevig geweest. Van een contrastrijke stad, met zowel moderne als historische aspecten, werd Rotterdam na het bombardement gezien als een zeer eendimensionale stad van moderne architectuur en industrie. Binnen dit imago was slechts zeer beperkt ruimte voor de geschiedenis. In de jaren zeventig werd er niet meer zo vanzelfsprekend op de moderne architectuur en industrie gewezen en werd er gezocht naar wat Rotterdam herbergzaam en historisch aantrekkelijk maakte. Dat werd onder meer gedaan door veel meer aandacht op culturele activiteiten te leggen. Vanaf het einde van de jaren tachtig kwam de nadruk weer op het moderne te liggen. Ditmaal was het vooral de moderne architectuur (hoogbouw) en veel minder de industrie die het imago van Rotterdam bepaalden. Het culturele aspect van de jaren zeventig werd hierbij vastgehouden en zelfs sterk uitgebreid, waardoor Rotterdam het imago van moderne cultuurstad kreeg.

In hoofdstuk 5 stelde ik de vraag of deze invalshoek zou kunnen zorgen voor meer synthese binnen de stadsgeschiedenis. Uiteraard kan deze master thesis niet beschouwd worden als een integrale geschiedenis van Rotterdam in de twintigste eeuw. Deze master thesis beschrijft de zaken waar reisgidsen de nadruk op leggen. Daarbij wordt het grootste deel van de geschiedenis genegeerd. Toch zou het interessant zijn om het imago van de stad als leidraad te nemen voor een integrale geschiedenis en om de zaken die genegeerd worden erbij te betrekken en daarbij de vraag te stellen waarom ze genegeerd worden. Om deze vraag goed te kunnen beantwoorden moet er daarom meer met dit onderwerp geëxperimenteerd worden.

Nu deze scriptie de ontwikkeling van het zelfbeeld en het imago van de afgelopen tachtig jaar heeft beschreven, komt de vraag op hoe het zelfbeeld en het imago van Rotterdam zich in de toekomst zullen ontwikkelen. Wie weet komt er nog eens een periode van twijfel aan de identiteit. Er zijn aanwijzingen dat veel Rotterdammers weer verlangen naar een kleine, gezellige stad. Zo was onder Rotterdammers de populariteit van Pim

Fortuyn erg groot.¹⁵⁷ Fortuyn liet zich kritisch uit over de aanwezigheid van grote groepen immigranten in Rotterdam en vond dat de stad een veel repressiever beleid moest voeren om criminaliteit tegen te gaan. Vooral op het gebied van veiligheid is het gemeentebestuur veel strenger geworden, waardoor sommige grote evenementen niet meer bestaan.

Aan de andere kant is inmiddels meer dan de helft van de Rotterdamse bevolking van allochtone afkomst en heeft Rotterdam de eerste Marokkaanse burgemeester. De bevolking is sterk in beweging. Misschien is voor hen het beeld van Rotterdam als moderne wereldstad juist waardevol.

Hoe kan Rotterdam het imago goed houden en nog meer toeristen trekken? De toegenomen aandacht voor cultuur lijkt het imago van Rotterdam sterk te hebben verbeterd, niet alleen als stad om te bezoeken, maar ook als stad waar mensen en bedrijven zich willen vestigen. Innovatieve geesten willen zich graag vestigen in een cultureel rijke stad. De Amerikaanse socioloog Richard Florida betoogt daarom dat steden die een rijk cultureel aanbod, en daarmee een zogenaamde culturele klasse, hebben, een sterkere concurrentiepositie in de wereld bezetten. Daarom zouden de voorgenomen bezuinigingen op cultuur wel eens het imago van Rotterdam en van andere Nederlandse steden kunnen schaden.

Of dit ook daadwerkelijk zo zal lopen is een vraag die toekomstige historici het best kunnen beantwoorden. Overigens zal een vergelijkbaar onderzoek er in de toekomst waarschijnlijk heel anders uit zien. Door technologische ontwikkelingen, bijvoorbeeld smartphones, zal de manier waarop toeristen zich voorbereiden op een bezoek en oriënteren in een stad ingrijpend veranderen.

¹⁵⁷ 34,7% van de stemmen bij de gemeenteraadsverkiezingen ging naar Leefbaar Rotterdam en 29,6% van de stemmen in Rotterdam bij de TK-verkiezingen 2002 ging naar de LPF. Rotterdam stond in de top 5 van LPF-gemeenten:

<http://www.gw.rotterdam.nl/Rotterdam/Openbaar/Diensten/COS/Publicaties/PDF/01-1730.2ekamer.pdf> (15-2-2011) 6.

11 Bronnen

11.1 Primaire bronnen

11.1.1 Toeristische gidsen

- *Gids voor Rotterdam* (1930).
- H.A. Meerum Terwogt en H. Vlug, *Wat niet in Baedeker staat. Het boek van Rotterdam* (1931).
- F.W. Zwagers, *A.B.C.-Gids voor Rotterdam* (1935).
- *Rondrit door Rotterdam* (1935).
- *Wij gaan een dagje naar!!! Rotterdam* (1937).
- *Rotterdam en omstreken. Gids voor wandelaars* (1940).
- *Rotterdam. Eendaagsche tochtjes per rijwiel en te voet* (Rotterdam 1942).
- *Folder containing the principal sights of Rotterdam* (Rotterdam 1945).
- *Bezoekt Rotterdam* (Rotterdam 1946).
- J. Nieuwenhuis en Ch. A. Cocheret, *Rotterdam, werkende stad. Gids voor vreemdeling en stadgenoot* (Rotterdam 1950).
- *Gids voor Rotterdam, Kanarie-boekje No. 204* (Den Haag – Antwerpen 1951).
- *Rotterdam bouwt* (Rotterdam 1954).
- *Rotterdam, de nieuwe stad* (1954).
- *Rotterdam. The new city, gateway to Europe* (Baarn 1955).
- Herman Besselaar, *Rotterdam (Zwarte Beertjes 292-293)* (Utrecht 1960).
- Theo van Bergen, *Gids voor Rotterdam* (Rotterdam en Den Haag 1961).
- *Rotterdam in klein bestek* (1966).
- Patricia G. Erickson, *Roaming 'Round Rotterdam* (Rotterdam 1973).
- *Plaats van Handeling* (Rotterdam 1973).
- *Fietsen door Rotterdam* (Rotterdam 1977).
- *Rotterdam & Rijnmond, rekreative informatie* (Rotterdam 1981).
- K.A. van den Hoek en B. Bouland (red.), *Dwalen door Rotterdam* (Breda 1984).
- *Stadswandeling* (Rotterdam 1990).
- Henk van Bruggen, *Rotterdam, Rijnmond, Dordrecht* (Rotterdam 1994).
- Frits Baarda, *Marco Polo Rotterdam* (Houten 2005).
- Pip Farquharson, *City Spots Rotterdam* (Peterborough 2008).
- *R'zine* (Rotterdam 2009).

11.1.2 Context

- Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (A.S.R.O.), *Het nieuwe hart van Rotterdam. Toelichting op het Basisplan voor den herbouw van de binnenstad van Rotterdam* (Rotterdam 1946).
- 'Vreemdelingenverkeer in Nederland in 1938', *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 18-2-1939.
- 'Het binnenlandsch toerisme bloeit' in *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 30-7-1941.
- T. de B., 'Rotterdam als touristenstad' in *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 24-7-1934.
- *Rotterdam 25 jaar na dato* (Rotterdam 1970).
- *Promotieplan VVV 1977* (Rotterdam 1977).
- *Promotieplan VVV 1973* (Rotterdam 1973).
- 'Duitsers in Rotterdam: Wo ist die Altstadt?' in *Algemeen Dagblad*, 8 augustus 2006.
- <http://statline.cbs.nl> (20-6-2011)
- 'Global Cities Index Methodologies'
http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/08/18/global_cities_index_methodology
(22-6-2011).
- 'Rotterdam ontwikkelt zich in sneltreinvaart', *Telegraaf*, 16-7-1994.
- <http://rotterdam.buurtmonitor.nl/> (28-6-2011).
- <http://www.gw.rotterdam.nl/Rotterdam/Openbaar/Diensten/COS/Publicaties/PDF/01-1730.2ekamer.pdf> (15-2-2011) 6.

11.2 Literatuur

11.2.1 Boeken

- *State of the World's Cities 2010/2011. Bridging the Urban Divide* (London, Sterling, VA. 2008).
- P. van de Laar, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw* (Zwolle 2007).
- Cordula Rooijendijk, *That city is mine! Urban ideal images in public debates and city plans, Amsterdam & Rotterdam 1945 – 1995* (Amsterdam 2005).
- P. van Ulzen, *Dromen van een Metropool. De creatieve klasse van Rotterdam, 1970-2000* (Rotterdam 2007).
- Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (New York, 1961).
- R. Wentholt, *De binnenstadsbeleving en Rotterdam* (Rotterdam, 1968).

- D. Stevenson, *Cities and Urban Cultures* (Maidenhead/Philadelphia 2003).
- Peter Madsen & Richard Plunz, *The urban lifeworld: formation, perception, representation*
- Marlite Halbertsma en Patricia van Ulzen (red.), *Interbellum Rotterdam. Kunst en cultuur 1918-1940* (Rotterdam 2001).
- R. Blijstra, *Rotterdam. Stad in Beweging* (Rotterdam 1965).
- J. Taylor, *A Dream of England: Landscape, Photography and the Tourist's Imagination* (Manchester, 1994).
- Dean MacCannell, *The Tourist: a new theory of the leisure class* (Los Angeles – Berkeley - London).
- Saskia Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo* (New Jersey – Woodstock 2001).
- E.A.G. van den Bent, *Proeftuin Rotterdam. Bestuurlijke maakbaarheid tussen 1975 en 2005* (Rotterdam 2010), 39.

11.2.2 Artikelen

- Rudy Koshar, 'What ought to be seen': Tourists' Guidebooks and National Identities in Modern Germany and Europe' in *Journal of Contemporary History* 1998; 33; 323-340.
- David Gilbert, 'London in all its glory—or how to enjoy London': guidebook representations of imperial London' in *Journal of Historical Geography*, 25, 3 (1999) 279–297.
- David Gilbert & Claire Hancock, 'New York City and the Transatlantic Imagination: French and English Tourism and the Spectacle of the Modern Metropolis, 1893-1939' in *Journal of Urban History* 2006; 33; 77.
- Julia Noordegraaf, 'Tussen Boompjes en Boijmans. Reisgidsen over Rotterdam in de 19e eeuw' in *Spiegel Historiael* 39 (2004) 7/8: 324-329.
- Timothy J. Gilfoyle, 'White Cities, Linguistic Turns, and Disneylands: the New Paradigms of Urban History' in *Reviews in American History* 26.1 (1998) 175-204.
- Richard Rodger & Roey Sweet, 'The Changing Nature of Urban History' in *History in Focus* 13 (2008)
<http://www.history.ac.uk/ihr/Focus/City/articles/sweet.html> (15-2-2011)
- Rolf Lindner, 'The *Gestalt* of the Urban Imaginary', in *European Studies* 23 (Amsterdam – New York, 2006).

- Nils Roemer, 'London and the East End as Spectacles of Urban Tourism' in *The Jewish Quarterly Review*, Vol. 99, No. 3 (Summer 2009) 416– 434
- Elizabeth Grant, 'Race and Tourism in America's First City' in *Journal of Urban History* 2005; 31; 850-871
- Claude F. Jacobs, 'Folk for Whom? Tourist Guidebooks, Local Color, and the Spiritual Churches of New Orleans' in *The Journal of American Folklore*, 2001; Vol. 114, No. 453; pp. 309-330
- Charles Tilly, 'What Good is Urban History?' (1996)
- Bouke van Gorp en Tine Béneker, 'Holland as other place and other time: alterity in projected tourist images of the Netherlands' in *GeoJournal* (2007) 68:293– 305.
- Paul van de Laar, 'Modernism in European Reconstruction-policy and its Public Reception, 1945-1970: the Rotterdam Case'
http://www.geschundkunstgesch.tu-berlin.de/fileadmin/fg95/Veranstaltungen/09-09_Wiederaufbau_Konferenz/PvdLaar_Hamburg.pdf (28-6-2011)
- Paul van de Laar, 'Veranderingen in het geschiedbeeld van de koopstad Rotterdam' in *Rotterdams Jaarboekje* (Rotterdam, ?), ?.
- Davide Deriu, 'Opaque and Transparent: Writings on Urban Representations and Imaginations' in *Journal of Urban History* (2001) 27; ?.
- Philip J. Ethington, Vanessa R. Schwartz, 'Introduction: an atlas of the urban icons project', in *Urban History* 33, 1 (2006) ?.
- W.T.M. Frijhoff, 'De sprekende stad: stedelijke identiteit en ruimtelijke ordening', in *Sporen en Spiegels. Beschouwingen over geschiedenis en identiteit* (1995) ?.
- Dirk Vlasblom, 'Niets dan Tweedracht', in *NRC Handelsblad*, 6-11-2010.